

Jugendmobilität als europäische Strategie

Wer und was bewegt Jugendliche?

Herausgeber
Joachim Lange

Jugendmobilität als europäische Strategie

Wer und was bewegt Jugendliche?

Joachim Lange (Hrsg.): Jugendmobilität als europäische Strategie – Wer und was bewegt Jugendliche?, Loccumer Protokolle 66/2017, Hildesheim / Rehburg-Loccum 2018.

Dokumentation einer Tagung der Evangelischen Akademie Loccum am 9. und 10. November 2017 in Kooperation mit dem Institut für Sozial- und Organisationspädagogik der Universität Hildesheim, dem Deutschen Jugendinstitut DJI, Halle, und dem Projekt „Move: Mapping mobility – pathways, institutions and structural effects of youth mobility in Europe“.



MOVE wird gemäß der Finanzhilfvereinbarung Nr. 649263 im Zuge des Rahmenprogramms der Europäischen Union für Forschung und Innovation Horizont 2020 gefördert.

Tagungsplanung und -leitung: Dr. Joachim Lange

Redaktion: Dr. Joachim Lange

Sekretariat: Cornelia Müller

Universitätsverlag Hildesheim

Universitätsplatz 1

31141 Hildesheim

www.uni-hildesheim.de/bibliothek/publizieren/open-access-universitaetsverlag

© Erstausgabe Hildesheim 2018

Druck: rauer-digital druck und medien, 31167 Bockenem

Alle Rechte vorbehalten

ISSN: 0177-1132

ISBN: 978-3-8172-6617-3

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk ist im Druck erschienen und auch als elektronische Publikation im Internet kostenfrei (Open Access) verfügbar unter: <http://dx.doi.org/10.18442/778>. Es unterliegt der Creative-Commons-Nutzungslizenz BYNC-ND (Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitung). Weitere Informationen unter: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de>

Inhalt

Joachim Lange	Vorwort	5
Wolfgang Schröer	Jugend und Mobilität in Europa. Ein einführendes Essay	7

Forschungsergebnisse zur Jugendmobilität in Europa

Frank Tillmann, Karen Hemming	Ländertypologie zur inner europäischen Jugendmobilität: (Aus-)Nutzung von Humankapital?	19
Birgit Beierling	Kommentar	23
Birgit Reißig, Karen Hemming	Jugendmobilität in Deutschland: Ergebnisse einer Online-Befragung mit mobilen und nicht-mobilen Jugendlichen	25
Alice Altissimo, Agnetha Bartels	Revolving Doors: Sturm und Drang – aber bitte in geordneten Bahnen?	29
Tabea Schlimbach, Karen Hemming	Was fördert, was hindert Jugendmobilität? Chancen und Risiken deutscher Mobili- tätspraktiken im Ausbildungsbereich	35
Alice Altissimo, Agnetha Bartels, Andreas Herz	„Mobil sein heißt, Assessment bestehen“	43

Theresa Brust und Wolfgang Schröer	Gefangen in den Widersprüchen von Arbeit und Bildung in Europa	47
---------------------------------------	---	----

Was können wir aus dem Projekt für die Praxis und Politik lernen?

Emilia Kmiotek-Meier	MOVE als Antwort auf die defizitäre Datenlage bezüglich der Mobilität junger Menschen in der EU	53
Andreas Thimmel	Mobil sein – Pflicht oder Kür? Internationale Module in jugendpolitisch relevanten Freizeit-, Bildungs- und Ausbildungssystemen	59
Elisabeth M. Krekel	Was können wir aus dem Projekt für Praxis und Politik lernen? Zur Mobilität auf dem Ausbildungsmarkt in Deutschland	67
Andrea Pingel	Grenzüberschreitende Mobilität allen jungen Menschen ermöglichen. Der Beitrag der EU Jugendstrategie und des Programms „Erasmus+ Jugend in Aktion“	71
Marco Brückner	Was können wir aus dem Projekt für die Praxis lernen? Ein Beitrag für die Diskussion mit Perspektive auf Erasmus+	77

Anhang

Tagungsprogramm	83
Teilnehmerinnen und Teilnehmer	87
Loccumer Protokolle zum Thema	89

Vorwort

Die Mobilität von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Europa – zu Bildungszwecken im engeren und weiteren Sinne, zum Kennenlernen anderer Länder und Kulturen sowie zum Sammeln erster praktischer Berufserfahrungen – kann positive Effekte für die Jugendlichen sowie die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung Europas und seiner Mitgliedstaaten haben. In der Vergangenheit wurde von Akteuren in diesem Kontext häufig das Funktionieren des EU-Binnenmarktes, die Erhöhung von Qualifikation und Produktivität, die „Völkerverständigung“ oder die Stärkung des „europäischen Bewusstseins“ genannt.

Seit vielen Jahrzehnten gibt es daher auf europäischer Ebene und auf nationalen Ebenen vielfältige Bemühungen gesellschaftlicher und staatlicher Akteure um eine solche Mobilität. Diese Aktivitäten sind in der Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise nach dem Jahr 2008 auch in verstärktem Maße ins öffentliche Bewusstsein gerückt.

Systematische Erkenntnisse über die verschiedenen Formen der Mobilität (vom Schüleraustausch bis zum Auslandsstudium und -ausbildung), ihrer Determinanten, Konsequenzen und Erfolgsfaktoren lagen bislang jedoch kaum vor. Diese zu erforschen, war Ziel des internationalen, vom EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation Horizont 2020 geförderten Forschungsprojektes „Move: Mapping mobility – pathways, institutions and structural effects of youth mobility in Europe“.

Um aus diesem Projekt resultierende Erkenntnisse in der Fachöffentlichkeit zu diskutieren und auf Lehren für die Zukunft zu befragen, veranstaltete die Evangelische Akademie Loccum in Kooperation mit dem Projekt „Move“, insb. dessen Konsortialpartnern, dem Institut für Sozial- und Organisationspädagogik der Universität Hildesheim und dem Deutsches Jugendinstitut DJI in

Halle im November 2017 eine Tagung, deren Ergebnisse der vorliegende Band dokumentiert. Allen, die an der Tagung und an dem Tagungsband mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Besonderer Dank gebührt den kooperierenden Instituten und ihren MitarbeiterInnen sowie der Europäischen Union für die finanzielle Förderung von Tagung und Tagungsband.

Loccum im März 2018

Jugend und Mobilität in Europa

Ein einführendes Essay

Wer den Zusammenhang von Jugend und Mobilität nur ein wenig in dessen Geschichte verfolgt, wird schnell feststellen, dass die damit verbundenen sozialen Phänomene eng miteinander verflochten sind. Zumindest in der Geschichte moderner Industrie- und heutiger Wissensgesellschaften sind Jugend und Mobilität geradezu zwei Seiten einer Medaille. Jugend ist auch eine Geschichte erzwungener Mobilitäten vom Land in die Stadt aber auch über die Grenzen der entstehenden Nationalstaaten hinweg – hinein in die entstehenden Industriezentren und – heute – in die globalen Metropolen.

Mitunter wird davon gesprochen, dass die beiden wichtigsten Erfindungen der modernen Industriegesellschaften, die Dampfmaschine und die Jugend seien (Musgrove 1964). Es ist unschwer zu erkennen: Die Dampfmaschine steht für den technologischen Fortschritt, die Jugend für Qualifikation, Erneuerung und Humankapital. Doch die Erfindung der „Jugend“ ist auch die des flexiblen und vor allem *mobilen* Humankapitals und umgekehrt. Junge Menschen sind und mussten in den vergangenen zweihundert Jahren aus ihren Herkunftsorten wegziehen, um sich selbst eine Position und vor allem sozialökonomische Existenz zu sichern – und erst dadurch wurde die Jugend zu einem eigenständigen Phänomen in der generationalen Ordnung und den Lebenslaufregimen der modernen Industriegesellschaften.

Dabei sind die jungen Menschen in erster Linie politischen und ökonomischen Zwängen gefolgt: „Die internationale und interregionale Arbeitsmigration (war) eine verbreitete und strategische Komponente in der Urbansierungs- und Industrialisierungsgeschichte Europas der letzten 300 Jahre [...],

ob es sich um die großräumigen Arbeitswanderungen der Hollandgänger von Westfalen nach Amsterdam im 18. oder um die Migration italienischer Arbeiter zum deutschen Eisenbahn- und Städtebau im 19. Jahrhundert handelte. Wanderarbeiter kamen aus nah und fern in den Pariser Raum, um Haussmanns städtebauliche Neuerungen zu verwirklichen. Damals gab es in Paris auch eine beachtliche Gemeinde deutscher Arbeitsmigranten. Europa ist dem Schicksal nicht entgangen, das allen Regionen mit rapiden Wachstum bestimmt zu sein scheint: die Notwendigkeit, Arbeitskräfte von außerhalb zu importieren.“ (Sassen 1997, S. 10)

Die moderne Jugendpolitik hat diese Zusammenhänge nur wenig aufgenommen. Sie hat erst spät danach gefragt, wie sie das Jugendalter so gestalten kann, dass nicht ökonomischer Zwang die Lebenslagen dominiert, damit die jungen Menschen mobil und von ihrem Herkunftsmilieu unabhängig sein müssen und können. In der Geschichte der Jugend sind es häufig die jungen Wanderarbeiter_innen, die zunächst als ‚jugendliche Verbrecher‘ stigmatisiert wurden und letztlich zum Anlass genommen wurden, dass im 19. Jahrhundert ein ordnungspolitischer Diskurs um die Jugend entstand, der dann auch Sozialreformer_innen unterschiedlicher Couleur auf dieses Lebensalter aufmerksam werden liess. Der sog. ‚Frei-‘ oder ‚Experimentier‘raum oder das Moratorium, das häufig mit der Jugend verbunden wird, war und ist so für viele in der Geschichte und Gegenwart ein sozialer Raum charakterisiert durch erzwungene Mobilität.

Gleichzeitig wurde ‚Mobilität‘ in der Geschichte der Jugend der vergangenen zwei Jahrhunderte auch immer wieder idealisiert. Die Erzählungen über Wanderburschen- und Gesellenjahre spiegeln nicht immer die existenzielle Not wider, die in dem Alltag dieser jungen Männer, aber auch der z.B. jungen Dienstmädchen in den Großstädten und auf dem Land, vorherrschte.

Spätestens mit der Jugendbewegung wurde das Bild der Mobilität im Jugendalter dann geradezu verdreht. Nun lag der Fokus auf der privilegierten und Bildungsjugend, die aus ‚freien Stücken‘ und in kulturkritischer Haltung aus den Städten in die Freiheit der Natur wanderte, um die Einheit und Freiheit der Kulturnation wieder zu stärken. Spätestens jetzt wurde der Zusammenhang von Mobilität und Jugend auch mit Nationalisierungsbestrebungen verknüpft.

EU-Jugend und Mobilität

Warum findet sich hier dieser Einstieg mit einer kurzen kursorischen historischen Rückbindung in die Geschichte – wo doch über die EU-Jugendmobilität gesprochen werden soll? Im Kern geht es darum, dass der politische Zusammenhang von Jugend und Mobilität in Europa nur über eine sozial- und kulturgeschichtliche Rückbindung erschlossen werden kann, da er ansonsten entweder die Jugend in Europa idealisiert oder die Mobilitäten nicht in ihren sozialen Verflochtenheiten und vielfältigen Ausdrucksformen wahrnimmt sowie – vor allem die erzwungenen Mobilitäten – übergeht.

So fokussiert die Politik der Europäischen Kommission vor allem darauf, dass durch die Mobilität einerseits die sozialökonomische Entwicklung in Europa gestärkt sowie andererseits neue soziale und zivilgesellschaftliche Ermöglichräume für junge EU-Menschen geschaffen werden sollen. Dieses Anliegen trifft sich im Kern mit der EU-Jugendstrategie, in der jungen Menschen grenzüberschreitend mehr Partizipationssmöglichkeiten durch ‚active citizenship‘ eröffnet und sie gleichzeitig in ihrer Beschäftigungsfähigkeit gestärkt werden sollen.

In diesem Zusammenhang wird „Europa“ politisch in erster Linie auf die Europäische Union begrenzt und Mobilität wiederum als ein Faktor gesehen, der sich auf dieses politische Territorium und die Mitgliedschaft der ‚citizen‘ oder vergleichbarer Aufenthaltsstatus beschränkt und durch den sich die europäische ‚citizenship‘ der jungen Menschen stärken und aktivieren lässt. Daran wird deutlich, dass mit den Programmen der Jugendmobilität in Europa eine Perspektive der politischen und ökonomischen Sozialisation in Europa verbunden wird, die auf die Aktivierung einer Eu-europäischen citizenship und – in erster Linie – Beschäftigungsfähigkeit abzielt.

Diese politische Programmlogik überkreuzt sich mit den Mobilitäten im Jugendalter, wie sie allgemein empirisch in Europa zu beobachten sind. Junge Menschen sind auch jenseits dieser Programme in Europa mobil und suchen mitunter auch eine Mobilität jenseits einer politischen Programmlogik und/oder sind auch zu anderen Formen von Mobilität gezwungen. Darüber hinaus sind in Europa ebenfalls viele junge Menschen mobil, die nicht europäische

‚citizen‘ sind, vielfältige Mobilitätserfahrungen haben, in transeuropäischen Verflechtungen aufwachsen und darum in diesen Programmen nicht unmittelbar adressiert werden.

Wenn in der Europäischen Union somit von Jugendmobilität gesprochen wird, dann steht eine Schwerpunktlegung im Vordergrund, die die jungen Menschen als nicht mobilitätserfahren wahrnimmt und diese zu Mobilität aktivieren soll. Sie übergeht sowohl die sozial- als auch kulturgeschichtliche Verflochtenheit von Jugend und Mobilität.

Diesen Punkt herauszustellen, erscheint darum relevant, da Mobilität im Jugendalter – wie oben dargestellt – als Modus gesehen werden muss, der Jugend insgesamt prägt und eng mit ihrer Geschichte verwoben ist. Europa ist gegenwärtig empirisch charakterisiert durch eine Vielzahl von erzwungenen und frei gewählten Mobilitäten junger Menschen, die mit und ohne ihren Familien in Europa als ‚citizens‘ oder ohne Papiere unterwegs sind. Und: Jugend bedeutet immer auch eine Ablösung aus dem Herkunftsmilieu durch Mobilität, durch den sich Jugendliche in ihrer ökonomischen, sozialen und politischen Selbstpositionierung neue Beziehungen und Räume eröffnen. Dies wird nicht erst durch die EU-Programme aktiviert. Entscheidend ist die Frage, *welche* Mobilität durch die EU *wie* im Jugendalter gestärkt wird und welche Jugendlichen dadurch ermöglicht werden.

Mobilität und Migration – eine politisch schwerwiegende Trennung

Den europäischen Programmen der Jugendmobilität liegt die Strategie „free movement“ der Europäischen Union zu Grunde. Diese Strategie wird politisch in der EU genutzt, um die unterschiedlichen Mobilitäten zu klassifizieren, die die empirisch Europa charakterisieren.

In diesem Zusammenhang wurde in den unterschiedlichen Kontexten immer wieder auf die politische Unterscheidung zwischen Mobilität und Migration hingewiesen. Diese Unterscheidung von Mobilität als „Free Movement“ und Migration liegt einerseits wiederum quer zu den Diskussionen in den

Sozialwissenschaften, in denen Mobilität als Rahmenkonzept für die unterschiedlichen Formen von lokalen Veränderungen – grenzüberschreitend *oder* nicht grenzüberschreitend, dauerhaft *oder* vorübergehend, erzwungen *oder* frei gewählt – angesehen wird. Andererseits wird in den Sozialwissenschaften Mobilität nicht als politisches Programm gesehen, sondern z.B. als zentrale Dimension der Analyse von Bevölkerungsstrukturen u.a. im Rahmen demographischer Entwicklung oder sozialer Stratifikation.

Freilich, die Mobilität von jungen Menschen war und ist ein zentrales Symbol und grundlegender Bestandteil der europäischen Vereinigung sowie Union. Schon früh in der unmittelbaren Gründungsphase wurden Austauschprogramme für und von jungen Menschen organisiert, um zwischen den Ländern Brücken der Verständigung zu schaffen. So ist Jugendmobilität als ein Modus politischer Integration in Europa tief in die Geschichte der EU integriert.

Grundlegend sollte die Botschaft in die Welt getragen werden, dass die zukünftige Generation miteinander ein friedliches Europa gestalte und gemeinsam zivilgesellschaftliche und ökonomische Strukturen etabliere. Junge Menschen wurden zu *den* Akteuren einer europäischen Zivilgesellschaft und eines Wirtschaftsraumes erklärt. Heute existieren weiterhin eine unzählige Menge und Vielfalt an Jugendprogrammen in der EU. Dahinter steht das Interesse der EU, jungen Menschen Anreize zu bieten, eine gewisse Zeit in anderen Ländern zu verbringen, und sie entsprechend zu aktivieren.

Zunehmend wurde die Jugendmobilität dabei aber von der politischen Regulation von Migration in Europa abgehoben. Ging in den frühen Jahren der EU Jugendmobilität und Migration noch mitunter ineinander über, da sich die Diskussionen um Migration vor allem auch auf den europäischen Raum beschränkten, wurde in den vergangenen Jahren die Unterscheidung in der politischen Bewertung immer deutlicher.

Jugendmobilität erscheint demnach als eine Errungenschaft und Motor der Europäischen Union. Sie wird insbesondere mit ökonomischen Aufstiegsperspektiven oder Wohlstand sowie kultureller Bildung und zivilgesellschaftlicher Entwicklung verbunden. Migration wird dagegen eher negativ stigmatisiert und häufig mit sozialen Belastungen und Exklusion verknüpft.

Insgesamt lässt sich eine Argumentationslinie ausmachen, in der die globalen Verflechtungen zu einer Verschiebung des Blickwinkels auf Jugendmobilität und Mobilität geführt haben. Jugendmobilität bedeutet ein Modus der politischen Integration, um junge Menschen in Europa grenzüberschreitend für die EU-europäische Wirtschaft zu qualifizieren und einen Status als EU-europäische ‚citizen‘ zu stärken. Migration wird politisch zu einem Symbol für Politiken der Grenzsetzung und der Abschottung – der Zitadellenkultur (vgl. Böhnisch/Schröer 2000).

In diesem Zusammenhang hat Stephan Sting darauf hingewiesen, dass diese Entwicklung zu einer gespaltenen Mobilitätspolitik in Europa führt. Gespalten sei die Politik, weil sie sozial ungleiche Mobilitätschancen forcieren. Mobilität sei dabei ein Privileg von europäischen jungen Bürgerinnen und Bürgern, von denen ein ökonomischer und zivilgesellschaftlicher Nutzen erwartet wird; Abschottung müssen dagegen diejenigen erleben, die nicht unmittelbar als Ressource erkannt werden, die dann häufig als Migrantinnen und Migranten bezeichnet werden (vgl. Schröer/Sting 2003).

Youth as „Ermöglichung“

Soweit von Jugendmobilität gesprochen wird, steht in erster Linie die Mobilitätspolitik im Vordergrund und weniger die Frage nach einer differenzierten Definition von Jugend. Allgemein wird politisch davon ausgegangen, dass gerade im Jugendalter eine größere Offenheit gegenüber einer grenzüberschreitenden Mobilität besteht und in diesem Lebensalter eine grenzüberschreitende Mobilität eine prägende Bedeutung für die jungen Menschen habe. Jugend wird hier letztlich als ein Alter der Offenheit sowie der Flexibilität angesehen. Im Hintergrund wirkt zudem die klassische generationale Vorstellung, dass über die politische Gestaltung von Jugend die Zukunft des sozialen Zusammenlebens Europas mitgeprägt wird (Woodman/Wyn 2015). Nicht gesehen wird die eingangs skizzierte historische Verflochtenheit von Mobilität und Jugend.

Jenseits dieser allgemeinen Zugänge sind die Diskussionen in der Europäischen Union um Jugendmobilität von einem Jugendbild geprägt, das sich

einerseits im Rahmen eines ‚person-in-environment approach‘ bewegt und dabei sowohl das individuelle ‚achievement‘ der jungen Menschen als auch die sozialen Ressourcen und Bedingungen hervorhebt und entsprechend sowohl nach individuellen ‚abilities‘ als auch ‚social entitlements‘ fragt. In diesem Kontext werden die ‚hindering und forstoring factors‘ in den individuellen und sozialen Bedingungen diskutiert.

Diese Perspektive wird letztlich implizit in ihrem sozialen Anspruch in einen Ansatz der Jugend als Ermöglichungsstruktur gesehen, der sich in der Jugendforschung gerechtigkeits-theoretisch durch den ‚capability approach‘ fassen lässt. Die soziale Struktur von Jugendmobilität wird demnach daran bemessen, wie sie Jugend angesichts unterschiedlicher Lebenskonstellationen zu einer ökonomischen und zivilgesellschaftlichen „Verwirklichungschance“ (Clark 2015) werden lässt. Es wird nach den sozialen Ermöglichungskonstellationen gefragt, die jungen Menschen als europäische ‚citizen‘ ein Recht auf ökonomische und zivilgesellschaftliche Entfaltung der jeweiligen eigenen Fähigkeiten eröffnet.

Jugendmobilität als Modus der politischen Integration wird in diesem Zusammenhang als Erwartung und Chance für junge Menschen gesehen, ihre individuellen Fähigkeiten zu entfalten. Es wird auf der einen Seite zu einer regulären Erwartung, dass junge Menschen zur Mobilität in Europa bereit sind sowie andererseits, dass Mobilität in der Jugend eine Chance ist, sich ökonomisch zu entfalten.

In diesem Ermöglichungsraum, so die Programmlogiken der Europäischen Kommission, werden die sozialen Potenziale und sozialpolitischen Chancen der Jugendmobilität gesehen. Jugendmobilität soll entsprechend für Jugendliche und junge Erwachsene die soziale Möglichkeit bieten, aus ihren lokalen Herkunftsmilieus herauszutreten, um durch die Programme die ökonomischen und zivilgesellschaftlichen Handlungsspielräume im persönlichen Leben zu erweitern. Inwieweit dieses zu einer sozialen Verwirklichungschance (Clark 2015) für alle jugendlichen ‚citizen‘ in Europa wird oder z.B. soziale Unterschiede zwischen den Geschlechtern oder lokale und soziale Herkunft diese Chance strukturieren, ist die gerechtigkeitspolitische Frage der Jugendmobilität der entsprechenden Programme.

EU-Jugendmobilität jenseits einer Zitadellenkultur – ein Ausblick

Vielfach ist in Bezug auf die EU-Jugendmobilität zu hören, dass insbesondere junge Menschen, die unter Bedingungen sozialer Benachteiligung leben, durch die Programme erreicht werden sollen und diese gleichzeitig helfen sollen, die Jugendarbeitslosigkeit in Europa zu bekämpfen. Nur leise wird der Ruf nach einer Stärkung des zivilgesellschaftlichen Status von jungen Menschen durch Mobilität noch mitgeführt.

Doch es ist nicht diese arbeitsmarktpolitische Verengung der Programme, die allein in Zukunft kritisch zu diskutieren ist, sondern die jugendpolitische Entleerung in Bezug auf die Verflochtenheit von Jugend und Mobilität in der globalisierten Welt. So lange Jugendmobilität in Europa als Teil einer Abschottungspolitik zur Stärkung einer Zitadellenkultur (vgl. Böhnisch/Schröer 2000) gesehen wird und nicht wahrgenommen wird, dass viele junge Menschen in Europa Mobilitätserfahrungen haben und auch in entsprechenden transeuropäischen Verflechtungen leben, wird sie kaum systematisch soziale Benachteiligungen durch Jugendmobilität bearbeiten können. EU-Jugendprogramme sollten entsprechend zunächst danach fragen, wo heute junge Menschen in Kontexten erzwungener Mobilität ihr Jugendalter erleben und wie sie diesen eine Jugend *ermöglichen* können, die ihnen biografische und zivilgesellschaftliche Gestaltungserfahrungen eröffnet. Sie sollte aus der Geschichte des Zusammenhangs von Jugend und Mobilität lernen und nicht erneut die Mobilität einer ‚Bildungsjugend‘ idealisieren, um die Zitadellenkultur in Europa zu stärken.

Literatur

- Böhnisch, L./Schröer, W.** (2000): Pädagogik und Arbeitsgesellschaft. Weinheim und München.
- Clark, Z.** (2015). Jugend als Capability. Der Capabilities Approach als Basis für eine gerechtigkeits- und ungleichheitstheoretische Jugendforschung. Weinheim.
- Musgrove, Frank** (1964): Youth and Social Order. London.
- Sassen, S.** (1997): Migranten, Siedler, Flüchtlinge. Von der Massenauswanderung zur Festung Europa. Frankfurt a.M.
- Schröer, W./Sting, S.**(2003) (Hg.). Gespaltene Migration. Wiesbaden.
- Woodman, D., Wyn, A.** (2015). Youth and Generation: Rethinking change and inequality in the lives of young people. London.

FORSCHUNGSERGEBNISSE ZUR JUGENDMOBILITÄT IN EUROPA

Ländertypologie zur innereuropäischen Jugendmobilität: (Aus-)Nutzung von Humankapital?

Eines der drei empirischen Arbeitspakete des MOVE-Projektes² widmete sich u. a. der im Projekttitel formulierten Intention, Jugendmobilität innerhalb Europas zu kartieren („Mapping Mobility“). Dafür wurden quantitative Makrodaten auf nationaler Ebene zusammengetragen und ausgewertet. Im Mittelpunkt standen dabei die Sichtweisen der EU-Mitglieds- sowie der EFTA-Staaten und deren Interessen in Bezug auf die Mobilitätsströme junger Menschen. Denn ihr Humankapital (Becker, 1964) wird erst durch transnationale Mobilität zu einem europäischen Kollektivgut, von dem – einmal in einem Mitgliedsland hergestellt – u. U. letztlich ganz andere Länder profitieren. Aus dieser, wenn auch auf den ökonomischen Aspekt reduzierten Perspektive bietet sich ein ambivalentes Bild: Einerseits kann angenommen werden, dass eine erwünschte Jugendmobilität dann vorliegt, wenn einheimische Studierende Studienaufenthalte im Ausland absolvieren und nach Beendigung mit neu erworbenen Kompetenzen und Erfahrungen in ihr Heimatland zurückkehren. Im Zielland sind im Zuge dessen Ressourcen in das Humankapital der Studierenden investiert worden, etwa in Form von universitären Angeboten. Außerdem ist eine Arbeitsmigration qualifizierter Fachkräfte aus dem Ausland für die EU-

¹ Wir danken Birgit Beierling, die die Session als Diskutantin unterstützte.

² MOVE wird im Rahmen des Forschungsprogramms Horizon 2020 der Europäischen Union unter der Fördernummer 649263 gefördert.

Mitgliedsstaaten willkommen. Andererseits liegt aus Sicht der Nationalstaaten eine unerwünschte Jugendmobilität vor, wenn sie den Wegzug qualifizierter Fachkräfte ins Ausland, also einen sog. „Brain drain“ (Docquier & Rapoport, 2012; Dodani & Laporte, 2005), hinnehmen müssen oder sie in das Humankapital ausländischer Jugendlicher bzw. junger Erwachsener investieren, die das Land schon bald wieder verlassen. Auch eine verschiedentlich beklagte „Einwanderung in die Sozialsysteme“ kann der unerwünschten Jugendmobilität zugerechnet werden.

Anhand der vorliegenden Daten auf Nationalstaatsebene zum Umfang der verschiedenen Mobilitätsformen junger Menschen wurde nun für jedes Land ermittelt, inwiefern es in der stärker Humankapital-generierenden Dimension gegenüber anderen Staaten dasteht – ebenso wie in der stärker Humankapital-verwertenden Dimension. Jeweils in über- und unterdurchschnittliche Ausprägungen kategorisiert treten durch die Kombinationsmöglichkeiten dabei vier Ländertypen auf:

1. *Mobilitätsförderer*, welche in erster Linie viele junge Menschen im Rahmen von Arbeitsmigration entsenden, ohne von den Investitionen in das Humankapital ihrer jungen Einwohner zu profitieren. Auch in ihrem Land wird unterdurchschnittlich in ausländische Jugendliche investiert, sodass Humankapital dort weniger erzeugt und weniger verwertet wird. Dies betrifft z.B. einige osteuropäische Staaten wie Polen, Rumänien und Ungarn, aber auch bspw. Finnland und Malta.
2. *Mobilitätsverlierer*, die zwar überdurchschnittlich in Kurzaufenthalte ausländischer Jugendlicher investieren aber nur im geringen Maße Arbeitsmigration aus dem Ausland anziehen. Zudem können sie nur wenige „Rückkehrmobilitäten“ ihrer eigenen Jugendlichen verzeichnen, von denen sie profitieren könnten. Hierzu zählen Länder wie Tschechien, die Niederlande oder Belgien.
3. *Mobilitätsgewinner* weisen demgegenüber überdurchschnittlich viele junge Menschen auf, die aus dem Ausland mit erworbenem Humankapital zurückkehren und zudem mehr junge Arbeitsmigranten, von denen die einheimische Wirtschaft profitiert. Beispiele für diesen Ländertyp sind Lettland und Estland sowie Kroatien.

4. *Mobilitätsverwerter* – sie weisen ein überdurchschnittliches Auftreten bei den Dimensionen auf, indem sie für Arbeitsmigranten attraktiv sind, aber auch überdurchschnittlich in Jugendliche aus dem Ausland investieren, die dann in ihre Herkunftsländer zurückkehren. Hier sind Länder wie Irland, Norwegen oder Deutschland zu nennen.

Abb. 1: Ländertypologie

Ländertypologie		Humankapital (durch Anziehung kurzfristiger Jugend- und Studierendenmobilität)	
		niedrig	hoch
Abschöpfen von Humankapital (durch Anziehung langfristiger Jugendmobilität, hohe Rate an Rückkehrern oder auswärtiger Studienmobilität)	niedrig	Mobilitätsförderer Polen, Rumänien, Slowenien, Finnland, Bulgarien ↓, Slowakei ↓, Ungarn, Malta, Italien	Mobilitätsverlierer Tschechische Republik, Niederlande, Belgien, Schweden ↓
	hoch	Mobilitätsgewinner Lettland, Frankreich →, Estland, Griechenland ↑, Spanien ↑, Portugal ↑, Kroatien	Mobilitätsverwerter Irland, Norwegen, Deutschland, Cypern, Dänemark, UK, Luxemburg, Österreich

↓ → ↑ Länder mit Wechseltrends zu einem anderen Typ. Fehlende Daten: Litauen, Island, Schweiz

Die dargestellten Unterschiede lassen den Schluss zu, dass die Ströme von Jugendmobilität innerhalb Europas keinesfalls ausgeglichen sind und größere Disparitäten darin auftreten, inwiefern die Mitgliedsstaaten davon profitieren. So erleiden einige Staaten einen anhaltenden „Brain drain“. Sollen die erweiterten Möglichkeiten der Jugendmobilität nicht zu einer Abwärtsspirale der Verschärfung sozialer Ungleichheitsverhältnisse innerhalb der EU beitragen, müssen geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Dazu sollte eine gezielte Selektivität der Mobilität, etwa durch Abwerbeprogramme oder die Einschränkung von Sozialleistungen für EU-Ausländer, unterbunden werden.

Außerdem müsste die EU-Förderung von Jugendmobilität länderspezifisch ausgestaltet sein und eine Kompensation für Investitionen in Humankapital beinhalten, das letztlich anderen Ländern zugutekommt. Auch sind gerade für Staaten, die unter einem „Brain drain“ leiden, Anreize notwendig, die eine Rückkehrperspektive bieten, z.B. AbsolventInnenstipendien oder die stärkere EU-Förderung von Gründerinitiativen. Die Personenfreizügigkeit ist für die Bürgerinnen und Bürger der Europäischen Union ohne Zweifel eine unschätzbare Errungenschaft, aus Sicht der Mitgliedsstaaten jedoch sind Regularien erforderlich, um auch ihre volkswirtschaftlichen Belange zu berücksichtigen.

Die vorgestellten Ergebnisse tragen zu einer differenzierten und kritischen Betrachtung von innereuropäischen Mobilitätsströmen junger Menschen bei. Weitere Desiderate ergeben sich unter anderem aus der Frage nach nationalstaatlichen Erträgen jenseits messbarer Humankapitalbewegungen sowie nach dem gesamteuropäischen Nutzen von Jugendmobilität mit Blick auf die Stärkung der europäischen Gemeinschaft.

Diese und weitere Ergebnisse der Makro-Analysen wurden auch an anderer Stelle veröffentlicht. Eine Übersicht über alle Projektpublikationen finden Sie unter www.move-project.eu/reports-publications/ (u.a. Final Work Package Report WP 2).

Literatur

- Becker,** G. (1964). Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education. University of Chicago Press.
- Docquier,** F. & Rapoport, H. (2012). Globalization, Brain Drain, and Development. *Journal of Economic Literature*, 50 (3), 681–730.
- Dodani,** S. & Laporte, R. E. (2005). Brain drain from developing countries: how can brain drain be converted into wisdom gain? *Journal of the Royal Society of Medicine*, 98 (11), 487–91.

Kommentar zu diesem Beitrag

von Birgit Beierling

Sicher ist es richtig, dass in der eher ökonomisch ausgerichteten Nutzenabwägung von Jugendmobilität Disparitäten zu erkennen sind, aber umfasst Jugendmobilität nicht mehr an Nutzen als ökonomisch messbaren? Selbst wenn in einem einzelnen EU-Staat der ökonomische Nutzen der Jugendmobilität weniger groß erzeugt wird, so kann doch trotz ökonomischer Verschärfung sozialer Ungleichheitsverhältnisse anderer Nutzen erzeugt werden, der hier nicht in den Blick genommen wird. Was ist mit dem in den Ländern sicherlich (aufgrund der Geschichte) unterschiedlich gewerteten Gut der Personenfreizügigkeit? Was ist insgesamt mit dem Nutzen für das Überwinden nationaler Grenzen durch junge Menschen? Was ist mit dem Wachsen eines europäischen Gedankens in den Köpfen der Jugendlichen? Und welche Länder – oder besser: welche Jugendlichen – profitieren hiervon am meisten?

Was ist mit dem gesamteuropäischen Nutzen der Mobilität der europäischen Jugend? Gilt es nicht, die Nationalstaatlichkeit – auch in der Nutzen-debatte – aufzugeben und die europäische Gemeinschaft als Ganzes zu betrachten?

Jugendmobilität in Deutschland: Ergebnisse einer Online-Befragung mit mobilen und nicht-mobilen Jugendlichen

Eines der drei empirischen Arbeitspakete von MOVE² hatte die Perspektive der Jugendlichen in den sechs Partnerländern Deutschland, Luxemburg, Norwegen, Rumänien, Spanien und Ungarn im Blick. 8.706 Jugendliche zwischen 18 und 29 Jahren nahmen an einer standardisierten Online-Befragung teil und machten Angaben zu ihren Auslandsaufenthalten, zu Motivationen und Hinderungsgründen für Mobilität sowie zu ihren sozialen Netzwerken, persönlichen Interessen und familiären Rahmenbedingungen. Es wurden sowohl Jugendliche mit als auch ohne Auslandserfahrungen einbezogen. Die Stichprobe setzt sich aus einer Hauptstichprobe mit N = 5.499 Jugendlichen sowie einer zusätzlichen „Schneeball“-Stichprobe von Jugendlichen mit Mobilitätserfahrungen (N = 3.207) zusammen. Die zentralen Ergebnisse im Einzelnen:

1. Die meist genannten Motive für einen Auslandsaufenthalt stehen im Zusammenhang mit dem Erwerb neuer bzw. der Nutzung bereits vorhandener Sprachkenntnisse. Weitere bedeutsame Motive sind die Verbesserung von Arbeitsbedingungen sowie die persönliche und berufliche Weiterentwicklung; allerdings gibt es bei den letztgenannten große Unterschiede zwischen Jugendlichen aus den verschiedenen Ländertypen.

¹ Wir danken Prof. Dr. Elisabeth Krekel, die die Session als Diskutantin unterstützte.

² MOVE wird im Rahmen des Forschungsprogramms Horizon 2020 der Europäischen Union unter der Fördernummer 649263 gefördert.

2. Informationsquellen zu Auslandsaufenthalten werden von den Jugendlichen eher negativ bewertet. Fast die Hälfte hält Suchmaschinen im Internet für hilfreich, 36 Prozent Freunde und Bekannte, je ein Viertel nutzen Online-Communities und soziale Medien oder auch Webseiten von Universitäten. Dabei wird die Online-Recherche hauptsächlich für Studierendenmobilität genutzt, wobei für Arbeitsmobilität deutlich weniger Informationen online verfügbar sind. Auch hier zeigen sich Länderunterschiede: in Deutschland und Spanien werden häufiger Suchmaschinen genutzt, in Ungarn und Rumänien vor allem persönliche Kontakte.
3. In Bezug auf Agency (Handlungsmächtigkeit; ein Theoriefokus in MOVE) wurden keine signifikanten Zusammenhänge zu mobilitätsrelevantem Handeln gefunden. Es ist zu vermuten, dass Mobilität eher im Zusammenhang mit institutionellen Strukturen als mit individuellen Präferenzen steht. Die qualitativen Befunde zeigen diesbezüglich ein differenziertes Bild.
4. Drei Viertel der Jugendlichen beschreiben ihre Auslandserfahrungen als (sehr) positiv, dabei sind die Deutschen in ihren subjektiven Bewertungen am negativsten (40 % weniger zufrieden), die Spanier berichten die höchste Zufriedenheit (87 %) . Auch hier zeigen die qualitativen Befunde ein differenziertes Bild.
5. Die Entscheidung zu einem Auslandsaufenthalt wird in der Mehrzahl der Fälle (91 %) selbst getroffen, wobei in 38 Prozent auch die Eltern sowie in 35 Prozent der Fälle Freunde oder Partner einen Einfluss auf die Entscheidung haben.

Neben den zentralen Ergebnissen wurden in der Session spezifische Ergebnisse für Deutschland vorgestellt, die auf der Hauptstichprobe basieren. Ziel dieser Analysen war es, Mobilitätsgründe sowie Motivation und Barrieren für Mobilität von deutschen Jugendlichen mit der Gesamtstichprobe zu vergleichen. Es nahmen 961 Deutsche an der Online-Befragung teil. 35,1 Prozent von ihnen berichteten Auslandserfahrungen von mehr als zwei Wochen (Urlaub ausgenommen), die Mobilitätsrate lag damit leicht über der der Gesamtstichprobe (33,5 %) .

Deutschland hat im Bereich „Schülermobilität“ mit 10,2 Prozent eine höhere Rate als der Durchschnitt (5,6 %). Die Rate im Bereich „Arbeitsmobilität“ (3,5 %) liegt hingegen unter dem Durchschnitt (6,7 %). In den Bereichen Studierendenmobilität (8,5 %), Ausbildungsmobilität (4,2 %), Au-Pair (2,6 %) und Freiwilligenmobilität (2,1 %) unterscheiden sich die deutschen Mobilitätsraten nicht bzw. kaum vom Durchschnitt der beteiligten Länder. Die Befunde bestätigen höhere Bildungsmobilitäten in den prosperierenden Ländern Europas im Vergleich zu strukturschwächeren Ländern (z.B. Rumänien und Ungarn), in denen Arbeitsmobilität dominiert. Daraus resultiert eine ungleiche Nutzung bzw. Ausbeutung von Humankapital in den Entsende- und Empfängerländern (siehe Tillmann & Hemming in diesem Band).

Hinsichtlich der Motivation für einen Auslandsaufenthalt dominieren länderübergreifend Sprachkenntnisse (s.o.). Unterschiede zeigen sich darin, dass die Motive „Arbeitsbedingungen verbessern“ sowie „finanzielle Situation im Heimatland“ für die deutschen Jugendlichen weniger bedeutsam sind als für Jugendliche aus anderen Partnerländern. Dafür bewerten die Deutschen die „Kenntnis des Landes“ und die „Attraktivität der Kultur“ als wichtigere Motive, um ins Ausland zu gehen. Daran zeigt sich, dass deutsche Jugendliche weniger unter „Zwang“ stehen, mobil zu sein. Bildungs- und Entwicklungsziele sowie bessere Chancen auf dem Arbeitsmarkt werden entsprechend weniger häufig als Motivation genannt. Diese sind eher in wirtschaftlich schwächeren Ländern wie Rumänien, Ungarn und Spanien handlungsleitend für Auslandsaufenthalte.

Auch bei den Barrieren für einen Auslandsaufenthalt erweisen sich fehlende Sprachkenntnisse länderübergreifend als Haupthinderungsgrund. Hingegen werden „fehlende finanzielle Ressourcen“, „fehlende Information und Unterstützung“ sowie „Schwierigkeiten, einen Job zu finden“ von deutschen Jugendlichen weniger häufig als Hinderungsgrund genannt als von Jugendlichen in anderen Partnerländern. Die Deutschen fürchten eher „ein schlechteres Sozialsystem im Ausland“ oder „Schwierigkeiten, sich in Bildungsgänge einzuschreiben“. Es zeigt sich, dass die deutschen Jugendlichen für Auslandsaufenthalte sowohl finanziell als auch bezüglich der Informationslage und Unterstützungsleistungen besser aufgestellt sind als Jugendliche in strukturschwächeren

Ländern wie Ungarn, Rumänien und Spanien. Persönliche Hinderungsgründe wie z.B. Ängste und eine bestehende Partnerschaft werden dagegen länderübergreifend in ähnlicher Weise hervorgebracht.

Im Einklang mit den Makro-Ergebnissen (siehe Tillmann & Hemming in diesem Band) stützen auch die Mikro-Ergebnisse den Bedarf an europäischen Strategien zur Mobilitätsförderung, die den strukturellen Bedingungen der verschiedenen Länder Rechnung tragen.

Diese und weitere Ergebnisse des Online-Surveys wurden auch an anderer Stelle veröffentlicht. Eine Übersicht über alle Projektpublikationen finden Sie unter www.move-project.eu/reports-publications/ (u.a. Final Work Package Report WP 4).

Revolving Doors: Sturm und Drang – aber bitte in geordneten Bahnen?

Junge Erwachsene wollen über das Mobil-sein *rauskommen*, allerdings gestaltet sich dies als kaum möglich. Was will mit dieser These gesagt werden, die sich aus den im MOVE-Projekt durchgeführten qualitativen Interviews ableitet? *Rauskommen* hat in diesem Kontext eine doppelte Konnotation. Hier geht es zum einen um das klassische Ausbrechen aus (engen) familiären und schulischen Kontexten, welches auch als „Sturm- und Drangzeit“ beschrieben werden kann – eine Epoche, in der sich junge Erwachsene lösen, abnabeln, Freiräume schaffen, ihre eigenen Wege gehen und eigenständig und unabhängig werden wollen. Bezogen auf das junge Erwachsenenalter sind wichtige Kernherausforderungen in diesem Kontext unter anderem Identitätsbildung, Selbständigkeit und der dafür geschaffene Raum für Qualifikation. Untermauert werden kann dies mit folgenden Zitaten junger Erwachsener aus dem vorliegenden Interview-Datenmaterial:

Hmm.. ich glaube es war einfach auch so ein Abnabelungsprozess von dem zu Hause. (heLUy01)

Ja also (I:mhm). Freiheit ganz klar mal weg von zuhause sein, ehm.. irgendwie nicht immer das, ...mit, alles mit eh, dass die Eltern immer alles mitbekommen (I:mh) (...) ja die Freiheit hat dann doch eine große Rolle gespielt (I:mhh), einmal auf sich alleine gestellt sein (...). (heLUy09)

¹ Wir danken den Mitdiskutantinnen und Mitdiskutanten der Diskussion um diese Thesen für die Anregungen für diesen Beitrag.

Zum anderen kann *Rauskommen* als eine geografische Form des Rauskommens gesehen werden, dass heißt junge Erwachsene werden mobil, um ihre Herkunftsorte zu verlassen und um irgendwo anders hinzugehen beziehungsweise anzukommen.

Ist Rauskommen über Mobilität aber realisierbar? Die hier thematisierte These stellt dieses in Frage. Sie betont, dass Rauskommen nicht möglich ist – Gründe hierfür sind institutionelle Zwänge und die damit einhergehende Durchorganisiertheit von Mobilität auf der einen Seite und der Zwang zur ständigen Erreichbarkeit durch neue soziale Medien auf der anderen Seite:

Also das war für mich auch so das erste Mal, dass ich so richtig von meiner Familie getrennt war, (,) und meine Eltern sind am Anfang auch überhaupt nicht gut damit klar gekommen. Also die/die/die wollten da/die wollten halt ganz viel, äh, hören, so mehr oder weniger. (.) Also so/wir haben uns dann darauf geeinigt: Ok, einmal die Woche telefonieren wir, skypen oder irgendwie sowas. Und das (I:Mh) war mir dann sogar schon zu viel. Also ich wollte eigentlich wirk/einfach wirklich da sein. Ich wollte mich auch auf dort konzentrieren und wollte dann nicht so viel auch Verbindung zu zu Hause haben. (vwDEy03).

An dieser Stelle kommt die Metapher der Drehtür (revolving door) ins Spiel, die zeigt: Junge Erwachsene verlassen zwar *geografisch* ihre Herkunftsorte und möchten die Zeit im Ausland nutzen, um sich abzunabeln, Freiräume zu schaffen und eigenständig handeln zu können – deutlich wird aber immer wieder, dass Verbindungen zum Herkunftsort permanent aufrecht erhalten werden, u.a. über neue Medien wie Skype. Außerdem treffen sie sich im Ausland mit jungen Erwachsenen aus demselben Herkunftsland oder anderen Herkunftsländern, nicht oder selten aber mit Gleichaltrigen, die vor Ort leben.

Des Weiteren sind sie vor Ort in institutionellen Zwängen gefangen, sie müssen sich den Umständen anpassen, dem vorgegebenen Pfad und die vorgefundenen Gegebenheiten mittragen (ob sie sie gut heißen oder nicht), wenn sie die Mobilität so durchlaufen möchten wie vorgesehen. Was ursprünglich als ein Rauskommen gedacht war, führt vielmehr dazu, dass die jungen Menschen sich in vorgefertigten Bahnen wiederfinden – nur in einem anderen Kontext als der bekannte aus dem Herkunftskontext. Bildlich ausgedrückt bedeutet das, dass junge Erwachsene in der Drehtür stecken bleiben, sie bewegen sich im Kreis und können nicht ausbrechen, also *Rauskommen*.

Kann es ihnen gelingen, die Drehtür ‚auszutricksen‘? Angesichts der geordneten Bahnen, der vorgezeichneten Wege, die die jungen Erwachsenen bestreiten (müssen), um in der Arbeitswelt zu bestehen, wohl kaum. Es gibt hier keinen jugendlichen Freiraum, den sie selber gestalten könnten und in den sie „raus“ könnten, sondern nur ein „rein“ in obengenannte Wege. Im Detail können diese sein: vorgezeichnete Wege in der Erwachsenen- oder Arbeitsgesellschaft, bürokratische Strukturen, Alltagspraktiken, die sie bereits im Herkunftsland getätigt haben, Praktiken, die „alle“ tun, und Dinge, die die Elterngeneration bereits getan haben, und sie nun auch tun „müssen“. Es gibt also auch in der Mobilität keine Freiräume, keine ‚ungeradlinigen‘ Wege, keine Kurven, Ecken, Kanten, keine Einbahnstraßen, Sackgassen, kein Mäandern oder die Möglichkeit, spontan „woanders abzubiegen“. Zugespitzt bedeutet dies, junge Erwachsene können in der Mobilität nicht ihren eigenen Weg finden, sondern nur einem vorgezeichneten folgen und diesen zu ihrem umdefinieren. Auf diesem Weg die oben genannten Kernkompetenzen der Jugend ‚erfüllen‘ zu können, ist allerdings schwierig(er).

In der Diskussion um diese These wurden folgende Fragen aufgeworfen: Wie sieht Mobilität in nicht geordneten Bahnen aus? Oder wie sieht es denn aus, wenn junge Erwachsene in einer Sackgasse sind? Wie sähe ein ‚Mäandern‘ aus? Es gilt hier zu beachten, dass junge Erwachsene immer in gesellschaftlichen Zwängen eingebunden sind und möglicherweise gar nicht aus dem System ausbrechen wollen. Das Bild der Drehtür ist daher eventuell nicht notwendig bzw. es muss hier kein Dilemma mitgezeichnet werden. Weiterhin kann die Metapher der Drehtür auch etwas anderes darstellen als nur den Zwang, der einer Mobilität immanent ist. Es stellt sich zudem die Frage, inwiefern junge Menschen erkannt haben, dass der Freiheitsgrad in organisierten Freiwilligendiensten durch Institutionen verringert wird.

Für die weitere Praxis und Forschung werden folgende Fragen gesammelt: Soll die gesamte Mobilitätsthematik in Frage gestellt oder sollen Instrumente entsprechend geändert werden? Sind institutionelle Wege bzw. zugespitzt „Zwänge“ nötig und wie würde sich Mobilität ohne diese gestalten? Welche Rolle spielen Eltern heutzutage in den Mobilitätsbestrebungen und -Entscheidungen junger Menschen?

Weiterhin wurde Folgendes in der anschließenden Diskussion deutlich(er): Die Loslösung vom Elternhaus ist heute nicht mehr zwingend ein Grund für ein *Rauskommen* über einen Auslandsaufenthalt, da sich Eltern-Kind-Beziehungen verändert haben. Junge Erwachsene fühlen sich möglicherweise zu Hause wohler und möchten heutzutage nicht mehr „ausbrechen“, da Eltern keine Gegenwelt mehr darstellen und sich Erziehungsstile verändert haben – Eltern sind auch beratend tätig. Hier wurde eine Präzisierungsmöglichkeit gefordert, die zwischen dem Verhältnis zu den Eltern und den gesellschaftlichen Zwängen unterscheiden soll, da dies zwei verschiedene Dimensionen zu sein scheinen. Außerdem wird in diesem Zusammenhang angeregt, dass sich junge Erwachsene ebenfalls verändert haben – genannte Stichworte aus der Jugendforschung sind hier die spätmoderne und die entgrenzte Jugend. In diesem Kontext bleibt die Frage offen, welche Rolle Eltern heutzutage tatsächlich haben, und ob sich junge Erwachsene tatsächlich von ihrem Elternhaus befreien wollen und auf welche Weise sie – wenn überhaupt erwünscht – ausbrechen möchten und können. Die heutigen jungen Generationen sind keine revolutionäre Generation, die gesellschaftliche Verhältnisse umkrempeln möchte. Festzuhalten bleibt an dieser Stelle: Der Kontakt nach Hause zu den Eltern kann jungen Erwachsenen daher als Sicherheitsnetz dienen.

Ein weiterer Aspekt, der Diskussionsbedarf aufwies, ist, dass Freiräume (v.a. solche, die mit Jugend in Verbindung gebracht werden) offenbar auch immer Lernräume sein müssen. Zumindest müssen sie als solche interpretiert werden können. Auch die vielen Zwänge, die Jugendmobilität charakterisieren – Erreichbarkeitszwang, institutioneller Zwang, Verwertbarkeitszwang, Erfolgszwang – werden diskursiv in Lerneffekte und in Kompetenzen umgewandelt. Schwierigkeiten oder Probleme im Ausland werden spätestens im Nachhinein als verwertbare Lernerfahrung und wichtige Skills / Kompetenzen umgedeutet, die auf dem Arbeitsmarkt besonders wertvoll sind. Die Idee von der Erhöhung der Beschäftigungsfähigkeit junger Menschen (als ein Ziel der europäischen Union) prägt maßgeblich die Debatte um ihr Mobilitätsverhalten. Hiermit steigt auch der Druck, nicht zu scheitern und immer von einer Lernerfahrung berichten zu können. Es geht darum, Lernerfahrungen in geordneten Bahnen zu machen: Somit ist ein europäischer flexibler Bildungsraum nicht gegeben.

Diese Bahnen sind von der Erwachsenenengesellschaft geprägt, die festlegt, was junge Erwachsenen ‚lernen‘ sollen. Positiv anzumerken ist an dieser Stelle, dass sich durch den Auslandsaufenthalt Empowerment-Strategien festigen können: Wenn junge Menschen im Ausland bestimmte Dinge bewältigen, dann äußern sie die Zuversicht, diese auch im Herkunftsland tun zu können.

Ein wichtiges Ergebnis der Diskussion soll hier unterstrichen werden: Es ist notwendig, die Zielgruppe benachteiligter junger Erwachsener im Rahmen der Jugendmobilität spezifisch zu beleuchten: Diese brauchen Unterstützung in Form von gesellschaftlichen Strukturen, um sich überhaupt zu ‚trauen‘, ins Ausland zu gehen. Sie werden doppelt benachteiligt, wenn sie im Vorfeld durch bestimmte Auswahlverfahren bei Entsendeorganisationen durch das Raster fallen: Junge Erwachsene sind heterogen, aber die Programme sprechen eine homogene Gruppe von jungen Erwachsenen aus gebildeten, eher wohlhabenden Familien an. Damit die gesellschaftliche Diversität auch in den Programmen abgebildet wird, was derzeit noch nicht der Fall ist, müssten die Programme ihre Teilnehmenden differenzierter auswählen. Aktuell gehen Partizipationsmöglichkeiten durch Passungsnotwendigkeiten an Organisationen verloren, was dem Ziel der europäischen Union widerspricht, diesbezüglich den sozialen Bias und nationale sowie internationale gesellschaftliche Differenzen zu reduzieren. Daher schlussfolgern wir aus den Forschungsergebnissen und aus der Diskussion, dass durch heterogene Programme und diversitätssensible Auswahlverfahren heterogene Gruppen erreicht werden sollen. Grundsätzlich kann Mobilität nicht ohne die Beachtung ihrer Rahmenbedingungen diskutiert werden.

Zusammenfassend ergibt die Diskussion folgendes Bild: junge Erwachsene „kommen nicht raus“, sie sind gefangen in institutionellen und gesellschaftlichen Zwängen: diese Strukturen dominieren den Auslandsaufenthalt der jungen Erwachsenen. Der Mobilitätsauslöser ist extrinsisch gelagert, denn junge Menschen wollen in erster Linie ihre Peers im Heimatland nicht verlassen. Zudem stellt sich die Frage, ob Mobilität in Zeiten der Digitalisierung überhaupt noch möglich ist. Es besteht nicht mehr die Notwendigkeit, die eigenen Freund*innen und Peers zu verlassen, wenn man mobil wird, da der Kontakt heutzutage auf verschiedenen Wegen aufrechterhalten werden kann.

Was fördert, was hindert Jugendmobilität?

Chancen und Risiken deutscher Mobilitätspraktiken im Ausbildungsbereich

Eng verknüpft mit dem Ziel, Jugendmobilität in Europa zu stärken, ist die Frage nach fördernden und hindernden Faktoren. Diese Frage zieht sich durch die politischen Agenden der Europäischen Union der letzten zwei Jahrzehnte (u.a. Europäischer Rat 2008).

Sie ist auch zentraler Gegenstand des europäischen Forschungsprojekts MOVE¹ und wird mit verschiedenen methodischen Zugängen bearbeitet. Die quantitativen Analysen betrachten hindernde und fördernde Faktoren, analog zur europapolitischen Kommunikation, weitgehend in Hinblick auf die Steigerung von Mobilitätszahlen. Qualitative Interviews mit mobilen Jugendlichen² und ExpertInnen helfen, ein differenzierteres Bild zu zeichnen. Zum einen machen sie deutlich, dass die Frage einen Gegenstand braucht: Was genau wird befördert, was genau wird verhindert? Zum anderen zeigt sich, dass Einflüsse nicht linear sind. Insbesondere die Gegenüberstellung von organisierten und individuellen Mobilitäten macht mehrdimensionale Effekte von mobilitätsrahmenden Strukturen und Akteuren sichtbar.

Diese Erkenntnisse sollen am Beispiel von Mobilität deutscher Auszubildender illustriert werden.

¹ MOVE wird im Rahmen des Forschungsprogramms Horizon 2020 der Europäischen Union unter der Fördernummer 649263 gefördert.

² Die hier vorgestellten Analysen stützen sich auf 16 problemzentrierte Interviews mit mobilen Auszubildenden sowie vier Interviews mit Mobilitätsberatern aus Deutschland.

Ausbildung ist ein vergleichsweise wenig bekanntes Mobilitätssetting. Das offenbart sich vor allem in der europaweit niedrigen Mobilitätsrate von 3,1 Prozent (Europäische Kommission 2017: 7). Bis 2020 soll diese Zahl auf sechs Prozent steigen (Rat der Europäischen Union 2011). Deutsche Auszubildendenmobilität hat im europäischen Vergleich mit aktuell 4,5 Prozent (NABIBB 2015) und anvisierten zehn Prozent für 2020 Vorreitercharakter. Das deutsche Ausbildungssystem, mit dem Dualen System als Aushängeschild, hat europa- und weltweit Vorbildfunktion. Es gilt als traditionsreiches Erfolgsmodell für die berufliche Integration junger Menschen und als Motor für die deutsche Wirtschaftskraft (Bosch 2010). Es ist zudem durch hohe zeitliche und curriculare Standardisierung, die Kombination schulischer und praktischer Lernsettings und wirtschaftsnahe Inhalte gekennzeichnet (Ebner/Uhly 2016). Diese Spezifika des deutschen Ausbildungssystems sind ein Fixpunkt in der Realisierung von Ausbildungsmobilitäten. Ein weiterer Fixpunkt sind die ebenfalls einzigartigen Strukturen, die zur Implementierung von Mobilitätsprogrammen in Deutschland eingerichtet wurden. Die „Nationale Agentur Bildung für Europa“ beim Bundesinstitut für Berufsbildung (NABIBB) ist für die Koordinierung von Mobilitäten im Rahmen des Erasmus+-Programms zuständig. Ein bundesweites Netzwerk aus professionellen MobilitätsberaterInnen, die meist an Kammern angesiedelt sind, unterstützt Unternehmen und Auszubildende bei der Realisierung von Auslandsaufenthalten (www.berufsbildung-ohne-grenzen.de). Oft übernehmen auch Lehrkräfte an Berufsschulen ehrenamtlich diese Aufgabe. Während ein Großteil der Auszubildenden diese organisierten Mobilitäten nutzt, gibt es auch Jugendliche, die andere Förder- und Unterstützungsstrukturen suchen oder Auslandsaufenthalte eigenständig organisieren.

Die Aussagen der Jugendlichen machen deutlich, dass MobilitätsberaterInnen eine „Nadelöhrfunktion“ beim Zugang zu Auslandserfahrungen im Rahmen der Ausbildung einnehmen. Sie sind es, die Programme bekannt machen und auf Jugendliche zugehen. Gleichzeitig übernehmen sie einen Großteil der Organisation, passen Mobilitäten in den engen zeitlichen Rahmen der Ausbildung ein, legen Zielland und Gastbetriebe fest, knüpfen die nötigen Netzwerke und reduzieren durch effektive Planung Kosten und Aufwand für Teilnehmende. Oft begleiten sie die Jugendlichen auch vor Ort. Damit fördern

sie nicht nur das Zustandekommen, sondern auch positive Mobilitätserfahrungen. Dennoch ist ihr Einfluss nicht nur förderlich. Die leistungsbezogene Akquise von Teilnehmenden schließt weniger erfolgreiche Jugendliche aus und verstärkt dadurch ungleiche Chancen. Zudem sind die Positionen von MobilitätsberaterInnen oft an Projektlaufzeiten geknüpft bzw. hängen vom individuellen Engagement ehrenamtlicher Lehrkräfte ab, was einer nachhaltigen Weiterentwicklung von Ausbildungsmobilitäten entgegen steht. Nicht zuletzt schränken die vordefinierten Strukturen individuelle Wahlmöglichkeiten ein und die Eliminierung von Problemen nimmt Jugendlichen die Möglichkeit, an der Bewältigung von Aufgaben zu wachsen und entsprechende Kompetenzen zu entwickeln. In umgekehrter Weise offenbaren sich Chancen und Hürden individuell organisierter Mobilitäten: Während Jugendliche dort mit höheren Hürden bei der Organisation ihrer Auslandsaufenthalte zu kämpfen haben und den Mangel an professioneller Unterstützung beklagen, dokumentieren ihre Berichte eine intensivere Mobilitätserfahrung mit stärkeren Lerneffekten bezüglich der persönlichen und beruflichen Weiterentwicklung.

Neben den MobilitätsberaterInnen wurden zwei weitere Akteursgruppen als zentrale Begleiter identifiziert: Arbeitgeber und Familienmitglieder/Peers. Arbeitgeber werden von Jugendlichen als Gatekeeper wahrgenommen (Heinz 1992; Behrens & Rabe-Kleberg, 2000): Ihre Zustimmung ist Grundbedingung für ausbildungsbegleitende Auslandserfahrungen, da sie die Jugendlichen für den Zeitraum der Mobilität freistellen müssen und sich gleichzeitig zur Weiterzahlung der Ausbildungsvergütung verpflichten. Bei den interviewten Fällen haben Arbeitgeber eher eine Türöffnerfunktion erfüllt, indem sie nicht nur in die Mobilität eingewilligt haben, sondern auch zur Teilnahme ermutigt, Mobilitäten einen hohen persönlichen und betrieblichen Mehrwert beigemessen und die Aufenthalte teilweise zusätzlich finanziell unterstützt haben. Vereinzelt wurde aber auch von schwierigen Verhandlungen berichtet, in denen beispielsweise die Investition von Urlaubstagen zur Bedingung für die Zustimmung gemacht wurde. Zur Barriere werden Arbeitgeber auch dann, wenn sich Jugendliche im Bewusstsein um das doppelte Abhängigkeitsverhältnis (bezüglich des Erfolges ihrer Ausbildung und des Zustandekommens der Mobilität) davor scheuen, Arbeitgeber um Erlaubnis zu bitten. Private Netzwerke sind

zunächst für die Mobilitätsentscheidung von Bedeutung. Während mobilitäts erfahrene Peers und Familienangehörige Anreize für Jugendliche liefern, selbst mobil zu werden, können emotionale Bindungen an die vertrauten Personen zu Hause auch dazu führen, dass Mobilitäten verkürzt werden oder gar nicht erst zustande kommen. Gleichzeitig überwinden die Beziehungen die zeitlichen und räumlichen Distanzen und sorgen für emotionalen Rückhalt bei den Unsicherheiten, die mit dem Schritt ins Ausland einher gehen. Bei individuellen Mobilitäten kommt den Eltern durch die organisatorische und finanzielle Unterstützung eine wichtigere Rolle zu.

Ein weiterer Einflussfaktor ist die Gruppenkonstellation deutscher Ausbildungsmobilitäten. Einige Jugendliche berichten davon, dass sie nur unter der Prämisse des Gruppenkontexts, der Sicherheit und Vertrautheit bietet, den Schritt ins Ausland gewagt haben. Auch über gegenseitige Unterstützungsprozesse und das Wachsen von Freundschaften über die intensive gemeinsame Erfahrung wird wertschätzend berichtet. Jugendliche beklagen allerdings den Mangel an Kontaktmöglichkeiten zu den Menschen und der Kultur vor Ort, teilweise fehlen ihnen auch Rückzugsmöglichkeiten, wenn sie rund um die Uhr mit den mitreisenden Auszubildenden zusammen sind. Während also die Gruppe ein wichtiger Zugangsfaktor ist und positive Mobilitätserfahrungen fördern kann, schränkt sie die Möglichkeit individueller Lernerfahrungen ein.

Das bis hierhin gezeichnete Bild von Chancen und Barrieren für Jugendmobilität spiegelt die Sicht der interviewten Jugendlichen, die alle eine Mobilität erfolgreich durchgeführt haben. Es muss um die Sichtweise von Nicht-Mobilen und von denen, die Mobilitäten begleiten, ergänzt werden. Neben den Experteninterviews war hierfür der Fachkräfteaustausch mit MobilitätsberaterInnen, KoordinatorInnen, MobilitätsexpertInnen und WissenschaftlerInnen wertvoll.³

³ Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse stammen u.a. aus zwei Workshops auf der Abschluss tagung des Projekts MOVE: einer Statement-Session zum Thema: „Was fördert, was hindert Jugendmobilität? Ergebnisse qualitativer Interviews mit Jugendlichen“ und einer Stolperstein-Session zum Thema „Mobilität All Inclusive“ – Chancen und Risiken organisierter Gruppenmobilitäten im Ausbildungsbereich. Wir möchten uns an dieser Stelle ausdrücklich bei den Teilnehmenden für den reichen Input bedanken. Ein besonderer Dank gilt Ulrich Rübiger, der die Statement-Session als Diskutant unterstützte.

Zunächst ist ihre Perspektive für die Einschätzung der mobilitätsrahmen- den Strukturen aufschlussreich. Umfangreiche Unterstützung, gebündelte Organisation und dichte Begleitung werden mit Verweis auf die Spezifika des deutschen Ausbildungssystems als essenzieller Motor von Ausbildungsmobilitäten verstanden. Dabei wird unter anderem auf die höhere Diversität von Ausbildungssystemen im Vergleich zu Studiensystemen, auf die notwendige Einpassung in enge Curricula/duale Abläufe und auf die Herausforderungen bei der Akquise von Gastbetrieben (für die kurzfristige und individuelle Mobilitäten wenig attraktiv sind) verwiesen. Zudem würden die anforderungsreichen Programme auch eine hohe Hürde für die junge Zielgruppe der Auszubildenden darstellen. Wichtig sei entsprechend eine mobilitätsbegleitende Unterstützung, die über kontinuierliche Erreichbarkeit der MobilitätsberaterInnen dazu beitragen kann, Mobilitäten auch bei Schwierigkeiten durchzuhalten und so Abbrüche verhindern kann.

Dieser Bedeutung von Unterstützung würden die gegenwärtigen Strukturen mit fragmentarischen, nicht flächendeckenden Anlaufstellen (die zudem schwierig zu etablieren seien) nicht gerecht. Neben einer Verstetigung des Supports sei auch eine entsprechende Lehrerfortbildung angeraten. Weitere aktuelle Herausforderungen seien die Anerkennung von Phasen der Ausbildung im Ausland sowie eine stärkere Förderung und bessere Begleitung von Einzelmobilitäten und längeren Mobilitäten (wie beispielsweise durch Erasmus Pro).

Der Blick der Fachkräfte ist auch bei der Frage nach Hindernissen hilfreich. Neben den Unternehmen seien es auch Schulen, die Mobilitäten erschweren, weil Jugendliche umfangreiche Inhalte nacharbeiten müssen. Zudem gäbe es eine Vielzahl an Hemmnissen auf individueller Ebene (Ängste, Unsicherheiten, Verpflichtungen wie Haustiere, Binde faktoren und organisatorische Hürden). Für bestimmte Zielgruppen sind die Schwellen für Mobilitäten aus ExpertInnensicht besonders hoch. So gelten für Zugewanderte verschärfte Anforderungen, ihre Integration in Ausbildungsmobilitäten scheitere zudem teilweise an sprachlichen Kompetenzen und an betrieblichen Förderkulturen. Bei benachteiligten Jugendlichen wurde betont, dass adäquate Formate gefunden werden müssen, die dem hohen Betreuungsbedarf gerecht werden. Für den Ausbildungsbereich wurde bestätigt, dass nationale Implementierungsformen

von Mobilitätsprogrammen zur Reproduktion sozialer Ungleichheiten beitragen (selektive Auswahl, Reduktion auf Auszubildenden-Status).

Kritisch wurden auch die an Auszubildenden-Mobilität formulierten Output-Erwartungen reflektiert und gleichzeitig die Potenziale auch kurzfristiger Mobilitäten und gruppenbezogener Aktivitäten hervorgehoben. Der Blick solle von einer unmittelbaren beruflichen Verwertungsorientierung weg und stärker auf „weiche“ Faktoren der Persönlichkeitsentwicklung und -entfaltung sowie auf kulturelle Erfahrungen gerichtet werden. Ausbildungsmobilitäten seien eine gute Übung, die Komfortzone zu verlassen und nicht selten Anlass für spätere Mobilitäten. Vor dem Hintergrund wurde auch die Kritik an Eliteförderung durch Mobilität aufgegriffen. Es sei wichtiger, mehr Jugendliche mit kleineren Effekten zu erreichen als wenige ohnehin schon kompetente Jugendliche.

Das Format der Gruppenmobilitäten ist aus ExpertInnen-sicht nicht nur organisatorisch effektiv sondern auch für positive Mobilitätserfahrungen bedeutsam. Es biete als „Mobilität light“ einen geschützten Rahmen für internationale Erfahrungen und soziale Integration. Organisierte Mobilitätspraktiken im Ausbildungsbereich in Deutschland erscheinen vor diesem Hintergrund einerseits als altersadäquates und andererseits als strukturell optimiertes Format. Aus Jugendsicht ist die Reduktion von Unsicherheiten, Ängsten und Fremdheit ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Beschreitung von Wegen (Reiter/Schlimbach 2015). Mit Blick auf das deutsche Ausbildungssystem ergeben sich große Restriktionen in der Gestaltung von Auslandsaufenthalten, die institutionell deutlich leichter zu bearbeiten sind.

Insgesamt zeigt sich, dass ein differenzierter Blick nötig ist, um hindernde und fördernde Effekte auf Jugendmobilität zu erfassen. Dieser Blick muss die nationalen Mobilitätspraktiken, unterschiedliche Organisationsformen sowie kurze und lange Mobilitätsperioden berücksichtigen und sich für komplexe Wirkungsgefüge öffnen, die hier nur angerissen werden konnten. In Bezug auf Unterstützungsstrukturen wird deutlich, dass sie individuellen Hilfebedarfen angepasst werden müssen. Bisherige Förderlogiken, die auf antizipierbare Fallzahlen und zeitliche Standards in der Fallbearbeitung setzen, sind hierfür nicht flexibel genug.

Nicht zuletzt müssen die Normative um Jugendmobilität kritisch diskutiert werden. Ist Mobilität per se gut? Ist sie ein Recht, eine Pflicht, ein Privileg für junge Menschen? Ist sie nur über ihren individuellen berufsbiografischen Erfolg oder makroökonomischen Mehrwert zu rechtfertigen oder wird ihr ein Wert als Bildungsmoratorium für junge Menschen zugestanden?

Literatur

- Behrens, J./ Rabe-Kleberg, U. (2000):** Gatekeeping im Lebensverlauf. Wer wacht an Statuspassagen? In E. Hoerning (Hrsg.), *Biographische Sozialisation* (pp. 101-135). Stuttgart: Lucius und Lucius.
- Bosch, G. (2010):** The revitalisation of the dual system of vocational training. In G. Bosch & J. Charest (Eds.), *Vocational training. International perspectives*. New York: Routledge.
- Ebner, C./ Uhly, A. (2016):** Entstehung und Merkmale des dualen Ausbildungssystems. Bonn. Online unter: www.bpb.de/gesellschaft/kultur/zukunft-bildung/228394/entstehung-und-merkmale
- Europäische Kommission (2017):** Bericht der Kommission an den Rat. Fortschrittsbericht über eine Benchmark für die Lernmobilität. Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0148&from=EN>
- Europäischer Rat (2008):** Mobilität junger Menschen. Amtsblatt C 320 vom 16.12.2008. Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:ef0008&from=EN>
- Heinz, W. R. (1992):** *Institutions and gatekeeping in the life course*. Weinheim: Deutscher Studien Verlag.
- NABIBB. (2015):** Jahresbericht 2015. Bonn: NA beim BIBB.
- Rat der Europäischen Union (2011):** Council conclusions on a benchmark for learning mobility. 3128th Education, Youth, Culture and Sport Council meeting Brussels, 28 and 29 November 2011. Online unter: www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/educ/126380.pdf
- Reiter, H./Schlimbach, T. (2015):** NEET in disguise? Rival narratives in troubled youth transitions. In: *Educational Research. Special issue: Education to Employment: Complicated Transitions in a Changing World*. 57 Jg., H. 2, S. 133-150. Online unter: www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00131881.2015.1030851

„Mobil sein heißt, Assessment bestehen“

Die Grundaussage dieses sog. Stolpersteins ist, dass man als junger Erwachsener ohne eine Organisation nicht mobil werden kann und dass das Erlangen einer organisationalen Mitgliedschaft mit Bewertungen und Einschätzungen verbunden ist, d.h. einem Assessment unterliegt. Stolperstein heißt in diesem Kontext, dass in diesem Format auf der Tagung Ergebnisse der Forschung diskutiert und aufgezeigt wurden, die deutlich machen, welche Hürden und organisationale Bedingungen es in der Mobilität für junge Erwachsene gibt bzw. derzeit (noch) zu geben scheint.

So äußert sich ein junger Erwachsener in einem Interviewausschnitt folgendermaßen:

Und du hattest erzählt, dass er eigentlich ohne Organisation weg wollte, (Y: Genau.) und dann aber musste/ (Y: Ja.) mir einer musste. Und warum? (Y: Ja.) Wie kam das? Y: Das ist, äh/ ich/ ich war/ Also die/ die Details weiß ich nicht genau. Aber halt/ Es geht halt darum, um/ um die Versicherung und um Gelder und solche Sachen. Also es waren (..) Sachen, die einfach organisatorisch dann viel/ viel komplizierter geworden wären, (I: Mhm.) wenn man das, äh/ da nicht über eine Orga/ über einen Tr/ ohne einen Träger gemacht hätte. (vwDEy03)

Dieses Zitat macht deutlich, dass es viel komplizierter, aufwändiger, anstrengender und (vermutlich) insgesamt auch teurer ist, ohne eine Organisation ins Ausland zu gehen. Das heißt, junge Erwachsene kommen ohne eine Organisation nicht ins Ausland. Weiterhin soll hier deutlich werden, dass es nicht nur unkomplizierter ist, über eine Organisation mobil zu sein – es ist zudem unumgänglich. Mobilität von jungen Erwachsenen kann nur stattfinden, wenn sie Mitglieder einer Organisation sind. Dies ist notwendig, damit

sie Zugang zu Finanzierung, Information und pädagogischer Begleitung im Mobilitätsprozess erhalten. Als Einzelne/r, ohne Organisation im Rücken, ist es schwieriger bis kaum machbar, mobil zu werden, wie das obige Zitat zeigt. Diese Mitgliedschaft muss erarbeitet, erlangt und erworben werden, indem sich junge Menschen spezifische Verhaltensweisen aneignen und bestimmte Ansichten vertreten. Das bedeutet, sie müssen an ihrer Passung arbeiten, zu einer Organisation passen oder sich passbar machen, also anpassen, damit sie über die Organisation mobil sein können. Wenn wir von dieser Passung beziehungsweise Mitgliedschaft sprechen, reden wir von Assessment im organisationalen Kontext: das heißt es geht hier um Kriterien und Standards, die die Organisation für eine Mobilität vorschreibt. Aufgrund der Tatsache, dass die Nachfrage nach Mobilitätsmöglichkeiten für junge Menschen höher ist als das Angebot, kann in dieser Situation eine Selektierung durch Institutionen stattfinden. Der Arbeits- und Bildungsmarkt erscheint dabei starr geregelt und durch Finanzströme segmentiert, was zu diesen Selektierungsmechanismen führt. Dieser Stolperstein wirft letztendlich die grundlegende Frage auf, auf welche Weisen jungen Erwachsenen welche Formen von Mitgliedschaft gewährt werden und stellt zudem die Frage, was passiert, wenn ihnen diese Mitgliedschaft nicht gewährt wird. Um dieses Problem noch weiter zu skizzieren und um zu verdeutlichen, wie die Mobilität in Form von organisationaler Mitgliedschaft einem Assessment unterliegt, wird an dieser Stelle noch ein weiteres Zitat aufgegriffen. In dieser Passage berichtet eine junge Frau aus Polen von einer Freundin, die eine Stelle in Luxemburg sucht.

And she looked at the CV and said: 'Okay, but she has no experience'. I said 'No, she has experience, look, she-she already has two years, okay? She has two-two years of experience in Poland, and she said: 'We don't consider that experience here in Luxembourg' and I said, 'why?' Because ... they don't consider Poland as a country the same, like Belgium, France or Germany. Because she had the same ... um situation as another person there who already had some experience in – I don't remember, was it Belgium or France, with two years and she considered this experience so this is something different, also.' (emLUy05)

Die junge Frau erläutert wie die Arbeitserfahrung unterschiedlichen Wert erhält, je nachdem, wo sie gewonnen wurde (später auch, dass es auch vom

Herkunftsland der Bewerberin abhängig ist). Ihre Erfahrung zeigt, dass es Ungleichheiten in der Erlangung von Mitgliedschaftsstatus für Mobilität (hier eine Anstellung im Ausland) gibt. Die Erfahrung, zwei Jahre in Polen gearbeitet zu haben, wird nicht gleich behandelt wie eine zweijährige Erfahrung in Belgien, Frankreich oder Deutschland. Das bedeutet, dass an dieser Stelle eine Bewertung erfolgt, ein Assessment, bei welchem europäische Versprechen von Gleichbehandlung nicht eingehalten werden.

Das Zitat zeigt auch wie Nicht-Passung und Nicht-Mobilität rationalisiert wird: Aus der Perspektive der jungen Erwachsenen ist die Freundin qualifiziert (auch unter Verweis auf andere Personen mit ähnlichem Status) – aus Sicht der Organisation nicht.

Es zeigt aber auch, dass es für junge Erwachsene nicht transparent ist, dass Kriterien flexibel ausgelegt werden und welche Kriterien gelten. Der Zugang zur Mitgliedschaft und zur Mobilität erweist sich als *black box*, bei der man versuchen kann die Kriterien, Qualifikationen und Sprachkenntnisse zu erfüllen – es kann aber permanent und willkürlich andere Kriterien geben, die nicht benannt sind und dennoch relevant werden. Diese Kriterien fordern die jungen Erwachsenen aber ein. Insbesondere zwei Dinge sind hier hervorzuheben: Zum einen bedeutet Jugendmobilität Mitgliedschaftsstatus einer Organisation zu erlangen, denn “das macht es einfacher”. Mitgliedschaft ist aber zugleich auch Bedingung für Mobilität. Das bedeutet, dass es ohne organisationale Mitgliedschaft keine Mobilität gibt. Zum anderen kann die Erlangung von Mitgliedschaftsstatus nur über Formen von Assessment, also von Bewertung, Einschätzung und Prüfung erfolgen. Die Herausforderung beziehungsweise der Stolperstein ist daher an dieser Stelle, dass Kriterien unklar, intransparent und abhängig sind.

In der anschließenden Diskussion zwischen den Teilnehmenden dieser Session wurde zudem deutlich(er), dass verschiedene Mobilitätstypen (Freiwilligendienst, Auslandsstudium, Ausbildung, etc.) unterschiedliche Formen der Institutionalisierung aufweisen. Außerdem haben sie in verschiedenen Schulformen und Bildungsinstitutionen unterschiedliche Reputationen. Dies wirkt sich maßgeblich auf die Zugänge zu Mobilität für junge Menschen aus. So wurde in der Diskussion der Bedarf nach differenzierten, zielgruppe-

rechten Angeboten und Förderung formuliert, der weniger nach einer Vereinheitlichung und mehr nach einer Sensibilität für die Segmentierung der Gesellschaft strebt, die derzeit noch durch Standardangebote auch im Bereich der Jugendmobilität verstärkt wird. Weiterhin wurde deutlich, dass der Druck auf die Organisation, „erfolgreiche“ Mobilitäten zu ermöglichen und herzustellen, die Bürokratisierung erhöht. Diese Bürokratisierung wiederum führt zu einer Entwürdigung der Arbeit der Entsendeorganisationen: diese beklagen eine Abnahme des Bezugs zur tatsächlichen Mobilitätserfahrung und Mobilitätsbegleitung. Zudem erschwert die Notwendigkeit einer frühzeitigen Budgetierung die flexible Handhabung der Mittel und Anpassung an aktuelle Bedarfe. Es liegt im Interesse der entsendenden Organisationen, dass junge Mobile nicht „abbrechen“, was wiederum dazu führen kann, dass vorrangig diejenigen ausgewählt werden, die bereits in anderen Kontexten „erfolgreich“ waren und bereits benachteiligte Jugendliche kaum Chancen haben. Es stellt sich hier die Frage: welche Ein- und Ausschlusskriterien werden hier – möglicherweise unhinterfragt – wirksam? Eine Forderung beziehungsweise Idee der Optimierung aus der Diskussion heraus ist deshalb, dass finanzielle Mittel offener zur Verfügung gestellt werden sollten, so dass bürokratische Hürden bereits in den Entsendeorganisationen abgebaut werden. Außerdem sollte der Ruf und das Potenzial informeller Bildung überdacht werden. Der Leitsatz „wir wollen/dürfen nicht so was wie Urlaub fördern“ unterschätzt die Möglichkeiten, die entstehen, wenn sich junge Menschen unbekannte Räume erschließen dürfen, ohne gleichzeitig dem gesellschaftlichen Anspruch erfüllen zu müssen, der explizit auf Lerneffekte, persönliche Entwicklung und Aneignung von Fähigkeiten für ein bessere Beschäftigungsfähigkeit (als ein Ziel der Europäischen Union) abzielt. An dieser abschließenden Stelle in der Diskussion wurde betont, dass es allen AkteurInnen in diesem Feld bewusst sein sollte, dass Partnerschaften notwendig sind, wenn Jugendmobilität positiv gestaltet werden soll. Dies bedeutet, dass reger Austausch zwischen den beteiligten Organisationen und in ihren Netzwerken etabliert und gepflegt werden muss.

Gefangen in den Widersprüchen von Arbeit und Bildung in Europa

„Ja genau, das ist/ also (.) das finde ich, wenn man das konsequent zu Ende denkt, was/ was der Großteil an Menschen als eben Erfahrung mitnimmt, und zwar diese totale Offenlegung von halt Position, und einfach nur, ‚was ist mein Pass wert‘.“

“My mother still works and lives in Germany. The opportunities for work was better than at home, salaries and standards of living are higher. So the idea came from there.”

Vielfach wird darauf hingewiesen, dass alltägliche soziale Beziehungsstrukturen und Bildungsorganisationen Ermöglichungsstrukturen für Jugendmobilität sein können. Es wird herausgearbeitet, wie ‚peers‘ geradezu ein ‚movens‘ sind und ‚Lernen‘ zum allgemeinen und hinreichenden Begründungs- und Erfahrungszusammenhang von Mobilität im Jugendalter wird.

Die oben angeführten Zitate von zwei jungen Menschen verdeutlichen dagegen grundlegend die Rahmensetzungen der Jugendmobilität in Europa, die in der Diskussion häufig relativiert oder nur noch als allgemeine Bedingungen stillschweigend akzeptiert werden. Doch auch die Rede vom „free movement“ in Europa kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass zunächst einmal der Pass oder besser die Staatsangehörigkeit und Aufenthaltsrechte darüber entscheiden, wie ‚free‘ sich junge Menschen bewegen können und welche sozialen Chancen sie haben. Soweit junge Menschen grenzüberschreitend mobil sind, werden sie schnell merken: *Was ist mein Pass wert?*

Zudem sind es die Möglichkeiten auf den regionalen Arbeitsmarkt, die für junge Menschen das ‚movens‘ sind und eine Mobilität vielfach „erzwingen. So ist die *„gezwungene“ Mobilität weiterhin eine zentrale Wanderungsform in der Jugendmobilität.* Doch in dem zweiten Zitat wird auch deutlich, dass diese Bedingungen ebenfalls durch die Familie oder/und die ‚peers‘ transportiert werden.

Entsprechend zeigt sich auch, dass die persönlichen ‚communities‘ verflochten sind mit den sozial ungleichen Institutionalisierungsformen von Bildung und Arbeit. Die Gleichaltrigen-Gruppe, die familialen Beziehungen und die Schule verarbeiten und sind Teil der Institutionalisierung von Arbeit und Bildung, wie sie die Lebenslagen in der Europäischen Union mitprägen.

Entsprechend findet Jugendmobilität nicht losgelöst von den vorherrschenden sozial unterschiedlichen und ungleichen Regelungen und Erscheinungsformen von Bildung und Arbeit in Europa statt, sondern sie wird durch diese hindurch erfahren und durch diese hervorgebracht.

Zudem machen auch die jungen Menschen die regionalen und nationalen Unterschiede an den institutionalisierten Erscheinungsformen z.B. der Schule fest. Dies reicht von curricularisierten Anforderungen in der Bildung bis hin zur digitalen Ausstattung der Bildungseinrichtungen, die nicht als organisationsbezogene Unterschiede, sondern als Ausdrucksformen der sozialen und nationalen Unterschiede präsentiert werden.

Gleichzeitig wird das europäische Bildungsversprechen – einen supranationalen Bildungsraum zu gestalten – durch die jungen Menschen durchaus angenommen und geprüft. So wird Bildung ebenso als ein europäischer und sozialer Ermöglichungsraum gesehen, der nicht nur auf die schulische Qualifikation ausgerichtet ist, sondern auch auf zivilgesellschaftliche Perspektiven und das persönliche Leben (Freunde finden, Kontakte knüpfen etc.).

Diese Erwartungsstruktur findet sich in Bezug auf die Arbeitswelt kaum. Gleichzeitig wird offensichtlich wie intensiv die nationalisierte Institutionalisierung von Arbeit mit der persönlichen ‚community‘ als ‚pattern of mobility‘ verflochten ist.

Doch derartige soziale Unterschiede werden nicht nur auf die ungleichen Arbeitsmarkt-, Ausbildungschancen und Lebensstandards bezogen, sondern

differenziert ebenso auf die Sprachen und die Frage, wie supranational ein ‚field of work‘ gestaltet ist.

Die unterschiedliche Entlohnung und Arbeitsmarktchancen werden in diesem Kontext immer wieder relevant gemacht. Doch es finden sich kaum Belege in den Aussagen der jungen Menschen, die jenseits einer nationalen und regionalen Ordnung der unterschiedlichen Verdienstmöglichkeiten diese als ungerecht darlegen sowie von einer europäischen Sozialpolitik eine supranationale Angleichung fordern. Hier wird die Institutionalisierung von Arbeit mit allen sozialen Folgeerscheinungen als nationales Phänomen – quasi naturalisiertes Ereignis – manifestiert.

Soweit sozialpolitische Unterschiede thematisiert werden, sind diese arbeitsfeldspezifisch oder im Rahmen des ‚volunteer work‘ hervorgebracht. Aber auch innerhalb der Felder werden vor allem die nationalen Unterschiede markiert. Eine europäische Arbeitswelt und Sozialpolitik wird im Gegensatz zu einer europäischen Institutionalisierung von Bildung aber nicht von den jungen Menschen thematisiert und es werden ebenfalls keine Erwartungen in diese Richtung formuliert. Von den Bildungs- und Ausbildungsorganisationen wird durchaus erwartet, dass diese so organisiert sind, dass es nicht nur um eine Adaption der nationalen Unterschiede geht, sondern europäische Erfahrungsräume eröffnet werden.

**WAS KÖNNEN WIR AUS DEM PROJEKT
FÜR DIE PRAXIS UND POLITIK LERNEN?**

MOVE als Antwort auf die defizitäre Datenlage bezüglich der Mobilität junger Menschen in der EU

Vorstellung des Projekts und seiner ersten Resultate und Empfehlungen¹

Daten zur Jugendmobilität – ein rares Gut

Freie Mobilität von Personen ist eine der „vier Freiheiten“ in der Europäischen Union (EU) (Vertrag von Rom, 1957), die allen europäischen MitbürgerInnen zur Verfügung steht. Diese wird jedoch nur von einigen wenigen wahrgenommen: 84 Prozent der EU MitbürgerInnen geben an, weder in einem anderen EU-europäischen Land gelebt, noch gearbeitet zu haben (Eurobarometer 2010). Die Daten zur geographischen Mobilität von (jungen) Menschen in der EU sind nur punktuell vorhanden. Angesichts dieses Mangels ist es zum einen schwierig, wenn überhaupt möglich, faktenbasierte politische Entscheidungen zu treffen, sowohl auf der EU als auch auf der nationalen, regionalen oder institutionellen Ebene. Zum anderen hat die Datennot negative Auswirkungen für diejenigen, die in der Jugendarbeit tätig sind. Ohne wissenschaftliche Evidenz bleiben Aussagen über einen positiven Einfluss der Mobilität auf junge Menschen nur bloße Aussagen, die nicht gehört werden, so dass der notwendige Fortschritt und finanzielle Unterstützung im Feld der Jugendarbeit und der Jugendmobilität nur bedingt unterstützt werden.

¹ Dieser Beitrag basiert auf der gemeinschaftlichen Arbeit der MOVE WissenschaftlerInnen. Er skizziert das Projekt und die ersten Ergebnisse, sowie die ersten Verbesserungsempfehlungen; in den unter „Literatur“ genannten Quellen finden Sie weitere, detaillierte Informationen, die auf der Seite move-project.eu veröffentlicht und aktualisiert werden.

MOVE als Antwort – wer und was untersucht wird

Den Stimmen aus der Politik und der Praxis nach verlässlichen Daten kommt das wissenschaftliche Projekt MOVE² (Mapping mobility – pathways, institutions and structural effects of youth mobility in Europe) entgegen, das auf die innereuropäische Mobilität von jungen Menschen abzielt. WissenschaftlerInnen aus sechs Ländern (Deutschland, Luxemburg, Norwegen, Rumänien, Spanien, Ungarn) versuchen Antworten u. a. auf diese Fragen zu finden: Wie kann die Mobilität gut sein, sowohl für die einzelnen Personen als auch für die Regionen? Welchen Wert hat die Mobilität und für wen? Welche Barrieren, welche unterstützenden Faktoren gibt es für junge Menschen, die mobil werden möchten? Wer ist mobil und warum? Dabei wird die Mobilität junger Menschen zwischen 18 und 29 Jahren, die einem der folgenden sechs Mobilitätstypen nachgehen (oder nachgegangen sind) unter die Lupe genommen: Studierendenmobilität, Freiwilligenmobilität, Ausbildungsmobilität, Mobilität der SchülerInnen, Arbeitsmobilität und Mobilität von UnternehmerInnen. In seinem Vorgehen verbindet MOVE einen qualitativen (face-to-face Interviews) und einen quantitativen Zugang (online Umfrage) mit der Analyse der Sekundärdaten, um reiche Einblicke in die (im)mobilien Realitäten von jungen Menschen zu gewinnen. Dadurch bietet MOVE Evidenz für die Politik und die Praxis sowie auch für weitere wissenschaftliche Projekte, die auf den Ergebnissen von MOVE aufbauen können.

Erste Resultate: hindernde Faktoren

Die MOVE-Umfrage brachte ans Licht, dass nur 18,3 Prozent aller Jugendlichen keine Schwierigkeiten bevor oder während ihrer Mobilität haben. Alle Jugendlichen zusammen betrachtend werden am häufigsten folgende Hindernisse genannt: Mangel an Sprachkenntnissen, Mangel an Informationen /

² Das MOVE Projekt wurde durch das Programm Horizon 2020, Grant Agreement N° 649263 finanziert.

Unterstützung und Mangel an finanziellen Ressourcen. Betrachtet man die verschiedenen Mobilitätstypen getrennt, stellt man fest, dass jeder Mobilitätstyp „besonderen“ Herausforderungen gegenübersteht. Mobile Studierende und Auszubildende geben z.B. psychisches Wohl (Angst vor Stress, Einsamkeit und Traurigkeit) unter ihren Top-3 Herausforderungen an; diejenigen, die zu Jobzwecken mobil geworden sind, geben Schwierigkeiten, eine Eistellung zu finden als eins der größten Mobilität-Hindernisse an.

Die Umfrageergebnisse werden durch die aus den Interviews gewonnenen Einsichten bestätigt. Die Interviews liefern ein noch detailliertes Bild: Mobile Studierende aus Luxemburg drücken ihre Unsicherheit aus, ihr soziales Netzwerk zu verlassen. Heimweh haben sie jedoch nur in der Anfangsphase der Mobilität. Zudem nennen sie sich selbst als die größte Herausforderung, die man „bekämpfen“ muss, um den ersten Schritt zu wagen oder an einem neuen Ort ankommen zu können. In Ungarn dagegen erwähnen Studierende und SchülerInnen den Mangel an finanzieller Unterstützung und Probleme bei der Anerkennung der im Ausland erworbenen Zertifikate. Auch für die SchülerInnen aus Norwegen ist die Finanzierung ein wichtiges Thema. Sie benennen hinkende Informationsweitergabe und keine Transparenz bezüglich der Geldvergabe als Faktoren, die die Mobilitäteilnahme und/oder die Erfahrungen im Ausland negativ beeinflussen. Zudem umgeben sie sich meist mit anderen Jugendlichen aus dem eigenen Herkunftsland, was den Austausch mit den Jugendlichen aus dem Zielland erschwert. Junge UnternehmerInnen aus Spanien machen auf die schwache Verbreitung von Informationen über die EU Programme aufmerksam. Außerdem empfinden sie komplizierte Amtsgänge als störend, da hierfür fortgeschrittene Fremdsprachenkenntnisse nötig sind. Die Perspektive der Auszubildenden aus Deutschland macht deutlich, dass ein gut organisierter Austausch eine Hilfe, aber auch ein Hindernis sein kann, wenn es um die freie Wahl des Zielortes oder den Anschluss in der neuen Gemeinschaft geht.

Und was jetzt? Erste Empfehlungen aus MOVE Daten

Die ersten beiden Empfehlungen basieren auf der Analyse der Sekundärdaten und beziehen sich zum einen auf (1.) die Daten selbst. Sogar wenn MOVE einige Lücken geschlossen hat, gibt es noch viele offene Fragen. Flächendeckende und öffentlich zugängliche Daten (EU-weit), die Vergleiche zwischen den Ländern und Aussagen über konkrete (verschiedene) Mobilitätstypen ermöglichen, sind besonders notwendig, um a. die Lage zu identifizieren und b. auf Probleme gezielt eingehen zu können.

(2.) Zudem ist es unerlässlich, dass Lösungen nicht nur auf der EU-Ebene eingeführt werden, sondern die Spezifika der einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, besonders bei der Mittelvergabe, sowohl institutionell als auch individuell. Geschieht dies nicht, besteht das Risiko, dass viele junge Menschen aus den benachteiligten Verhältnissen und ärmeren Mitgliedsstaaten systematisch diskriminiert werden und von der Mobilität ausgeschlossen bleiben.

Basierend auf den Aussagen der jungen Menschen, gewonnen aus den Interviews und der online Umfrage, haben MOVE WissenschaftlerInnen vier weitere Probleme identifiziert: (3.) finanzielle Hürden, die die Chancenungleichheit verstärken und Mobilität für die bereits Benachteiligten unerreichbar machen, (4.) Mangel an Fremdsprachkenntnissen, die zum einen die Mobilitätsbereitschaft senkt, zum anderen sich während der Mobilität als störend erweist, (5.) schwache Informationszugänglichkeit und Erreichbarkeitsprobleme von verschiedenen Zielgruppen (z.B. nur SchülerInnen anstatt alle jungen Menschen generell), (6.) administrativer Aufwand, der oft ohne Unterstützung von Dritten für junge Menschen nicht oder nur schwer zu bewältigen ist.

Auf diese vier Bereiche muss eingegangen werden, damit die Mobilität ihre (oft behauptete) inklusive Funktion erfüllen kann. Den finanziellen Hürden könnte man entgegenwirken, indem man die Anzahl der verfügbaren Stipendien erhöht. Auch die Höhe von einzelnen Förderungen soll an persönliche Gegebenheiten angepasst werden (z.B. Lebenskosten in Herkunftsland und Zielland, ökonomische Ressourcen der Einzelpersonen). Die Förderung der Fremdsprachkenntnisse sollte verstärkt werden, hierunter fallen sowohl

sprachliche Propädeutika direkt in Bezug auf die bevorstehende Mobilität, aber auch schulische Förderung der Fremdsprachen bereits im Kindesalter. Die Informationen sollen noch besser verteilt werden, z.B. im Rahmen von Infoveranstaltungen an allen und nicht nur an bereits engagierten Bildungsinstitutionen. Diese sollen auch an die Zielgruppen angepasst werden; maßgeschneiderte Konzepte/Informationen sind eher gefragt als der aktuell bestehende „Informationsdschungel“, in dem sich die jungen Menschen schnell verloren fühlen. Besonders im Bereich der Arbeits- und Unternehmersmobilität gibt es Nachholbedarf. Auch sollte die Stimme der Jugend bei der Ausgestaltung der Programme mit einbezogen werden, da sie sich ihren eigenen Bedürfnissen am genauesten bewusst ist. Zuletzt soll die Fülle der einzureichenden Formulare auf das notwendige Minimum beschränkt werden, e-Systeme können hier eine Lösung sein. Die Informationszentren sollen gut erreichbar sein (persönlich und elektronisch), und über eine ausreichende Anzahl von sehr gut informierten Angestellten verfügen, damit sie durch die Jugendliche als zuverlässige PartnerInnen wahrgenommen werden.

Nicht zu vergessen

Jede Mobilität ist anders, jeder Mensch ist anders und alle wachsen unter unterschiedlichen Umständen auf. Diese Vielfalt soll in den EU Mobilitätsprogrammen berücksichtigt werden, da one-for-all Lösungen nicht den Realitäten der heutigen Jugend entsprechen.

Literatur

- MOVE Report D2.4:** Hemming, Karen & Frank Tillmann, Birgit Reissig (Hrsg.) (2016). Final Work Package Report WP2 "Sampling and secondary analyses of macro data of youth mobility in Europe and the partner countries".
- MOVE Report D3.5:** Bartels, Agnetha & Alice Altissimo, Andreas Herz, Wolfgang Schroer (2017). Deliverable Nr. D3.5 – Patterns of youth mobility: results from the qualitative case studies – integrated public report.
- MOVE Report D4.7:** Navarrete, Lorenzo & Javier Lorenzo-Rodriguez, Laura Diaz Chorne, Celia Diaz Catalan, Victor Suarez-Lledo, Victor Fernandez Araiz, Cristina Cuenca Garcia, Elisabet Pallares i Cardona, Ricardo Zuniga, Adolfo de Luxan, Jan Skrobanek, Emilia Kmiotek-Meier, Karen Hemming, Frank Tillman, Ioana Manafi, Daniela Marinescu (2017). Deliverable D4.7 – Public Work Package 4 Report.
- MOVE Report D5.2:** Samuk, Sahizer & Markus Däubler, Birte Nienaber, Emilia Kmiotek-Meier, Alison Adams, Ana Maria Ewert (Hrsg.) (2017). Mapping mobility – pathways, institutions and structural effects of youth mobility. Deliverable Nr. D5.2 – Working Paper.
- Däubler, Markus** (2017). MOVE Ergebnisse und Politikempfehlungen. Nationale MOVE Tagung in Deutschland: „Jugendmobilität als europäische Strategie – Wer und was bewegt Jugendliche?“. Loccum, 10. November 2017.
- Eurobarometer** (2010). Geographical and labour market mobility. European Commission. http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_337_en.pdf
- Kmiotek-Meier, Emilia & Tuba Ardic, Zsuzsanna Dabasi-Halász, Markus Däubler, Celia Diaz Catalan, Karen Hemming, Julianna Kiss, Katalin Lipták, Birte Nienaber, Irina Pavlova, Sahizer Samuk, Tabea Schlimbach, Jan Skrobanek, Ana Maria Ewert, Alison Adams** (2017). Why is it so hard? And for who? Obstacles in the intra-EU mobility: Mobility fields in comparison. Abstract.
- Kmiotek-Meier, Emilia** (2018). MOVE in dialogue: first research results. MOVE Workshop, Zagreb, 25. Januar 2018.
- Samuk Carignani, Sahizer** (2017). MOVE Research Results and Policy Recommendations. MOVE Workshop, Stockholm, 6.-7. November 2017.
- Walker, Jessica** (2018). MOVE – Mapping Mobility – pathways, institutions and structural effects of youth mobility in Europe. MOVE Workshop, Zagreb, 25. Januar 2018.

Mobil sein – Pflicht oder Kür?

*Internationale Module in jugendpolitisch relevanten
Freizeit-, Bildungs- und Ausbildungssystemen*

Zunächst möchte ich meine Perspektive beschreiben: Ich forsche seit zwanzig Jahren im Bereich der internationalen Jugendarbeit. Internationale Jugendarbeit ist ein Praxis- und Diskursfeld der non-formalen Bildung. Zu unterscheiden sind Offene Kinder- und Jugendarbeit, außerschulische Jugendbildung, kulturelle und politische Bildungsarbeit, pädagogisches Kinder- und Jugendreisen und die Jugendverbandsarbeit. In all diesen Feldern gibt es eine Praxis der freizeit- und/oder bildungsrelevanten gruppenbezogenen Auslandsmobilität. Methodisch und konzeptionell ähnlich strukturiert wie die internationale Jugendarbeit sind internationale Aktivitäten der Jugendsozialarbeit, Schulpartnerschaften und langfristiger Einzelschüleraustausch. Sie unterscheiden sich hinsichtlich der institutionellen Verortung. In der öffentlichen und politischen Diskussion dominieren oft die Formate des Einzel-Schüleraustauschs und des Studierendenaustauschs. Diese Schwerpunktsetzung führt zu einer Verzerrung in der Wahrnehmung des gesamten Phänomens.

Als Oberbegriff für Auslandsmobilität in den genannten Bereichen verwende ich den Begriff der internationalen Bildungsarbeit (vgl. Thimmel 2011 & 2015). Dieser Begriff umfasst neben den oben genannten Feldern noch die Auslandsaktivitäten in den Bereichen Freiwilligendienst, Studium und berufliche Bildung. Die Auslandsperspektive bezieht sich beim bildungsbezogenen Aufenthalt in einem anderen Land entweder im Sinne der Binationalität auf ein Partner- bzw. Aufnahmeland in Europa oder auf ein anderes Industrie- oder Schwellenland. Im Bereich der multinational konzipierten internationalen

Bildungsarbeit ist die Europäische Union der Rahmen. Jugendmobilität ist Teil eines Praxis- und Theoriediskurses der internationalen Bildung. Bildungsaktivitäten von Schulen oder Trägern der Entwicklungszusammenarbeit mit Ländern des globalen Südens hatten bisher einen eigenen Diskurs- und Förderbereich entlang der Förderlinien des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit. Seit einiger Zeit nähern sich die unterschiedlichen Szenen internationaler Bildung einander an.

Die internationale Bildungsarbeit wird von spezifischen Fragestellungen bzw. Problemen strukturiert:

Erstens dominieren Fragen der Organisation und Finanzierung der einzelnen internationalen Aktivitäten. Die Dominanz des Finanziellen und Organisatorischen bindet bei allen Beteiligten wichtige Ressourcen, die in der konkreten Bildungsarbeit fehlen und viele Akteure von einer potentiellen Beteiligung abschrecken.

Zweitens sind internationale Partnerorganisationen und die Kontinuität der Zusammenarbeit entscheidende Qualitätsmerkmale. Die Kontinuität und gute Kommunikation mit den Personen in den Partnerorganisationen sind grundlegend für den Erfolg der Begegnung zwischen Jugendlichen, Fachkräften oder Schüler*innen aus unterschiedlichen Ländern. Diese Zusammenarbeit erfordert langfristiges Engagement und eine verlässliche Infrastruktur im non-formalen Bildungsbereich. Die in den letzten Jahrzehnten vermehrt zu beobachtende administrative Steuerung über Projektfinanzierung und damit einhergehende prekäre Anstellungsverhältnisse bei den Trägern ist einer potentiellen Partnerschaft abträglich.

Drittens ist das spezifische Bildungssetting des Internationalen überwölbt von der jeweiligen zeitdiagnostisch veränderten, normativen Begründung für eine Teilnahme an der Auslandsmobilität. Der normativ-konzeptionelle Überbau bezieht sich auf die individuelle, gruppenspezifisch-organisatorische sowie außenpolitische, europäische oder weltgesellschaftliche Ebene. Hier gibt es große Unterschiede zwischen den beteiligten Ländern und zu geringe Ressourcen für den kontinuierlichen Austausch der beteiligten Akteure aus unterschiedlichen Ländern über konzeptionell-normative Themen.

Aus bundesdeutscher Sicht gibt es seit den 1950er Jahren (in der alten Bundesrepublik) die politische und zugleich pädagogische Ableitungsfigur, wonach Jugendliche durch ihre Begegnung im Freizeit- und Bildungskontext einen Beitrag zu dem leisten, was im damaligen Diskurs als Völkerverständigung angesehen wurde. Dieser Begriff ist meiner Ansicht nach nur noch historisch zu verwenden, da dem Konzept der „Völker“ eine rückwärtsgewandte Vorstellung von Gesellschaften innewohnt. Heute sprechen wir von der „politischen Dimension“ der grenzüberschreitenden Mobilität bzw. der internationalen Bildung im Kontext von formaler und nonformaler Bildung zwischen unterschiedlich strukturierten Gesellschaften und Staaten (vgl. Thimmel 2014 & 2016; Schäfer 2015 & 2017). Für die Bundesrepublik bedeutet dies unumkehrbar, dass Internationale Jugendarbeit nur im Kontext einer bundesdeutschen Migrationsgesellschaft zu konzipieren ist (vgl. Thimmel 2012; Thimmel/Chehata 2015).

In den Jahren um 2000 wurde der Begriff der Mobilität als Oberbegriff für die Mehrzahl der Auslandsaktivitäten im Bildungssektor als dominantes „Wording“ im Rahmen von Förderprogrammen eingeführt. Mobilität wurde im Kontext der EU-Diskurse propagiert und in der Folge in vielen Bereichen des Bildungs- und Jugendsektors implementiert. Mobilität war und ist aber weiterhin konzeptionell in einer „Pädagogik der Arbeitsgesellschaft“ verortet, in der Bildung in erster Linie als Ressource für Humankapital angesehen wird. Damit wird Bildung auf eine dem ökonomischen Feld untergeordnete Positionierung verwiesen und der emanzipatorische sowie demokratietheoretische Gehalt von Bildung negiert (kritisch dazu siehe: Thimmel/Friesenhahn 2015). In der aktuellen Diskussion und Praxis der letzten Jahre werden Mobilität und internationale Bildung als Oberbegriffe oft synonym verwandt, sodass die konzeptionelle Markierung sowie die unterschiedliche Herkunft und Bedeutung der Begriffe ihre Trennschärfe verlieren. Seit 2015 gibt es einige Hinweise darauf, dass sich die bis dahin eindeutige Fokussierung von Mobilität als dienende Funktion für den ökonomischen Sektor verändert und eine politische und soziale Verortung wieder – zumindest diskursiv – an Bedeutung gewinnt. Dies gilt insbesondere für die internationalen und europäischen Aktivitäten im Bereich der Jugendarbeit.

Aus Sicht der Policy-Maker im Kontext der europäischen Integration hat Jugendmobilität in erster Linie die Funktion der personenbezogenen Gewöhnung an die dominante Marktwirtschaft bzw. Kapitalismus und Absicherung des europäischen Binnenmarktes bzw. europäischen Wirtschaftsraums. Dabei soll diese Mobilität nicht nur dem potentiellen Nachwuchs der globalen europäischen Elite ermöglicht werden, sondern sich auf Akteur*innen auf allen Positionen in der europäischen und weltweiten Arbeitsgesellschaft beziehen. Auf den Zusammenhang zwischen internationaler Bildungsmobilität und weltweiter Migration kann hier nur in kritischer Absicht verwiesen werden. Die europäischen Krisen der letzten Jahre haben dazu geführt, dass in offiziellen Dokumenten der EU und in den entsprechenden Verlautbarungen neben der Ökonomie und dem Arbeitsmarkt auch andere, stärker bildungs-, jugend- und demokratieorientierte Begründungen für Jugendmobilität auf die Agenda gesetzt wurden. Dies wird insbesondere im Revival des Konzeptes der „European Citizenship“ ersichtlich und in der proklamierten Einsicht, dass die Zustimmung zum europäischen Projekt nicht nur ökonomisch, sondern auch politisch und sozial zu begründen sei und damit eine stärkere Wertschätzung der sozialen und politisch-solidarischen Säule in der EU zur Geltung zu bringen ist.

Aus Sicht der Jugendarbeit, die für sich reklamiert, die Interessen der Jugendlichen aus allen Milieus zu vertreten und die einer partizipativen und solidarischen Konzeption verhaftet ist, stellen sich damit weitergehende Fragen nach dem Sinn und der Qualität von Aktivitäten der Auslandsmobilität. Aus den individuellen Interessen der Jugendlichen als potentielle Teilnehmende des Arbeitsmarktes ergibt sich die Forderung nach Auslands-Mobilitätserfahrung für jede/n einzelne/n Jugendliche/n. Dies hat je nach späterer ökonomischer Positionierung für eine junge Frau im globalen Finanzmanagement eine strategisch andere Bedeutung als für einen jungen Mann, der seine berufliche und private Perspektive im lokalen Bereich sieht. Aus Sicht der Jugendarbeit reicht aber diese ökonomische Begründung für Mobilität nicht aus. Mit dieser kritischen Position zur Mobilität im Auftrag der Ökonomie schließt sich der Kreis zur Tradition und Praxis der internationalen Jugend- und Bildungsarbeit, die auf konzeptioneller Ebene seit den 1970er Jahren immer die Balance zwischen

der Mikro-, Meso- und Makroebene gesucht hat und bildungstheoretische und politische Begründungen stark gemacht hat. Dieser historische und systematische Zusammenhang kann hier nur angedeutet, aber nicht ausgeführt werden. Es bleibt aber die Frage danach, wie es gelingen kann, Jugendlichen aus allen Milieus eine Mobilitätserfahrung zu ermöglichen. Dazu habe ich an anderer Stelle das Konzept des Mobilitätspuzzles entwickelt (vgl. Thimmel 2014; Schäfer 2014; Thimmel/Schäfer 2018).

Im Modell des Mobilitätspuzzles werden die unterschiedlichen Angebote des pädagogischen Kinder- und Jugendreisens, des Schüleraustauschs, der Internationalen Jugendarbeit und des internationalen Freiwilligendienstes konzeptuell zusammengebracht. Im Bereich der Jugendarbeit (inkl. Jugendverbände, Jugendbildung) stehen dabei Aktivitäten wie Stadtranderholung, Wochenendausflüge, Ferienfreizeiten, Jugendauslandsreisen und internationale Austausch- und Begegnungsformate im Fokus. Im schulischen Kontext sind Schulfahrten, gruppen- oder schulklassenbezogene Austauschaktivitäten, Schulpartnerschaften sowie der Einzelschüleraustausch die relevanten Bestandteile des Mobilitätspuzzles. Die Aktivitäten des Reisens und der internationalen Bildung sind bisher voneinander getrennt existierende Reise- und Begegnungsformate. Für deren Finanzierung und konzeptionelle Ausgestaltung sind verschiedene politische Ebenen (kommunal, regional, national und international) bzw. verschiedene pädagogische Arbeitsfelder zuständig: Einerseits die Jugendarbeit als Teil des non-formalen Bildungs- und Freizeitbereichs und andererseits die verschiedenen Schulformen im formalen Bildungswesen. Anhand des Modells des Mobilitätspuzzles kann die Vielfalt an Reise- und internationalen Begegnungsangeboten, die sowohl von Schulen, Einrichtungen der Jugendarbeit als auch von Trägern des pädagogischen Kinder- und Jugendreisens und der Internationalen Jugendarbeit durchgeführt werden, systematisch erfasst und als Teil einer kommunalen Jugend- und Bildungsarchitektur konzipiert werden. Allerdings finden sich – von Ausnahmen abgesehen (z.B. Wiesbaden und München) nur sehr wenige Kommunen, die eine solche Perspektive des Internationalen ernsthaft in Betracht ziehen. Gerade durch ein differenziertes Angebot an Reise- und Begegnungsformaten auf lo-

kaler Ebene und der Ermöglichung des Zugangs zu Angeboten auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene ist es im Rahmen der Jugendarbeit bzw. Jugendförderung möglich, potentiell allen Kindern und Jugendlichen spezifische Mobilitätsangebote zu eröffnen. Durch die Verknüpfung und gegenseitige Bezugnahme der unterschiedlichen Reise- und Begegnungsformate können Kindern und Jugendlichen aus allen Milieus und insbesondere Kindern und Jugendlichen aus nicht privilegierten Familien bessere Zugänge zu öffentlich und/oder privat finanzierten Angeboten des Reisens und der internationalen Bildung geschaffen werden (vgl. Thimmel/Schäfer 2018). Der zentrale Schlüssel zum Erfolg – im Sinne der Ermöglichung von internationaler Bildung für alle – sind die ehren- und hauptamtlichen Jugendarbeiter*innen auf lokaler, kommunaler oder regionaler Ebene. Der seit 20 Jahren andauernde personale, finanzielle und infrastrukturelle Ab- und Umbau der Kinder- und Jugendarbeit weist aber in genau die andere Richtung und verunmöglicht die Umsetzung der Idee von der internationalen Bildung für Viele. Hinzu kommen erstens die fehlende Reputation der Jugendarbeit in der Jugendhilfe sowie ihre strukturell schwache Position im Wettbewerb mit Schule, Ganztagschule, Kindertagesstätten und der Interventionspädagogik, z.B. den Hilfen zur Erziehung oder Aktivitäten der Gewaltprävention. Zweitens hat auch die hauptsächlich vom Bund geförderte und gesteuerte internationale Jugendarbeit innerhalb der lokal und regional organisierten und in den Bundesländern verankerten Jugendarbeit eine marginale Position.

Und so möchte ich die Frage „Pflicht oder Kür?“ so beantworten: In jedes der unterschiedlichen, jugendpolitisch relevanten Freizeit-, Bildungs- und Ausbildungssysteme gehören Mobilitätsmodule oder besser Aktivitäten der internationalen Bildung. Dies zu verwirklichen ist eine Frage von Organisation, von Finanzierung, von Ansprache, von Partnerorganisationen sowie eine Frage von Qualität und anspruchsvoller Konzeption. Mobilität darf – aus Sicht der Jugendarbeitsforschung – nicht nur instrumentell ökonomisch gedacht und unsolidarisch, wettbewerbsorientiert umgesetzt werden. Wenn ich vom Bild des Mobilitätspuzzles ausgehe und nicht von einer hierarchischen Struktur der unterschiedlichen Stufen, dann handelt es sich um ein Angebot, bei dem

Jugendlichen die Möglichkeit eröffnet werden soll, selbst zu entscheiden, wie und ob Sie zeitweise „ins Ausland gehen“. Dies möglich zu machen, darin sehe ich eine staatliche und zivilgesellschaftliche Aufgabe: Auf den verschiedenen politischen Ebenen sollten – je nach Alter und Interesse der Jugendlichen und verbunden mit der lokalen und kommunalen Jugendarbeit – die verschiedensten Formate internationaler Bildungsarbeit angeboten werden und dann von den Jugendlichen genutzt werden können.

Abschließend möchte ich auf eine Studie zu sprechen kommen, deren Ergebnisse Mitte des Jahres 2018 vorliegen werden. Die Studie hat den Titel: „Warum nicht? Studie zum Internationalen Jugendaustausch: Zugänge und Barrieren“. Das Forschungsprojekt geht der Frage nach, welche Jugendlichen überhaupt von den Angeboten der internationalen Jugendarbeit erreicht werden, welche Faktoren ihre Entscheidung beeinflussen und welche institutionellen oder persönlichen Hürden oder Barrieren es gibt. Die Ergebnisse der Studie werden sich auf viele der in diesem Text formulierten Überlegungen und Themen beziehen und die empirische Basis über internationale Jugendarbeit erweitern.

Forschungs- und Kooperationspartner der Studie sind: Projekt Freizeitevaluation (Prof. Dr. Wolfgang Ilg; Judith Dubiski, TH Köln), das IKO-Institut Regensburg (Prof. Dr. Alexander Thomas; Heike Abt), das SINUS-Institut Berlin (Dr. Silke Borgstedt) sowie der Forschungsschwerpunkt Nonformale Bildung der TH Köln (Prof. Dr. Andreas Thimmel; Zijad Naddaf). Das Projekt wird koordiniert von Dr. Werner Müller (transfer e.V. & Forschung und Praxis im Dialog in der internationalen Jugendarbeit). Die fachpublizistische Koordination und Begleitung erfolgt durch Dr. Helle Becker, Transferstelle für politische Bildung in Essen). Die Zugangsstudie (Kurztitel) wird durch das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sowie die Robert Bosch Stiftung finanziert.

Literatur

- Schäfer**, Stefan (2014): „Innovationen finden sich in der Praxis“. Ineinandergreifen verschiedener Angebote des pädagogischen Reisens und der Internationalen Jugendarbeit auf lokaler Ebene. In: Schriftenreihe Internationale Jugendmobilität. Heft 2/2014. S. 62-68
- Schäfer**, Stefan (2015): Die politische Dimension in der Internationalen Jugendarbeit. (De-) Thematisierungen des Politischen im Diskurs der Internationalen Jugendarbeit. In: Schriftenreihe Internationale Jugendmobilität. Heft 1/2015. S. 71-82
- Schäfer**, Stefan/Thimmel, Andreas (2016): Internationale Jugendarbeit und politische Bildung. Überlegungen zur politischen Bildung im Kontext Reflexiver Internationalität. In: Zeitschrift Außerschulische Bildung. Heft 2/2016. S. 48-53
- Schäfer**, Stefan (2017): Internationale Jugendarbeit im Spiegel der Debatte um eine Re-Politisierung – Aktuelle Prozesse und Forschungsbedarfe. In: IJAB – Fachstelle für Internationale Jugendarbeit der Bundesrepublik Deutschland e.V. (Hrsg.) (2017): Aktuelle politische Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Internationale Jugendarbeit. Dokumentation der Fachtagung. Bonn. S. 40-52
- Thimmel**, Andreas (2001): Pädagogik der internationalen Jugendarbeit. Geschichte, Praxis und Konzepte des Interkulturellen Lernens. Schwalbach/Ts.: Wochenschau
- Thimmel**, Andreas (2011): Internationale Bildung – Internationale Jugendbildung. In: Hafenecker, Benno (Hrsg.) (2011): Handbuch Außerschulische Jugendbildung. Grundlagen – Handlungsfelder – Akteure. Schwalbach/Ts.: Wochenschau
- Thimmel**, Andreas (2014): Politische Dimension im Kontext Internationaler Jugendarbeit. In: IJAB – Fachstelle für Internationale Jugendarbeit der Bundesrepublik Deutschland e.V. (Hrsg.) (2014): Innovationsforum Jugend global. Qualifizierung und Weiterentwicklung der Internationalen Jugendarbeit. Politische Dimension der Internationalen Jugendarbeit. Bonn. S. 6-13
- Thimmel**, Andreas (2015): Internationale Jugendarbeit und Bildung, Reisen und Mobilität. Forum Internationaler Jugendaustausch – Hamburg, 08. und 09. Januar 2015
- Thimmel**, Andreas/ Chehata, Yasmine (2015) (Hrsg.): Jugendarbeit in der Migrationsgesellschaft. Praxisforschung zur interkulturellen Öffnung in kritisch-reflexiver Perspektive. Schwalbach/Ts.: Wochenschau
- Thimmel**, Andreas/ Friesenhahn, Günter J. (2015): Reflexive Interkulturalität und Internationalität als Rahmungen für die Bildungsarbeit mit Jugendlichen. In: Thimmel, Andreas/ Chehata, Yasmine (2015) (Hrsg.): Jugendarbeit in der Migrationsgesellschaft. Praxisforschung zur interkulturellen Öffnung in kritisch-reflexiver Perspektive. Schwalbach/Ts.: Wochenschau. S. 95-107
- Thimmel**, Andreas (2016): Politische Dimension in der Internationalen Jugendarbeit. In: Böttger, Gottfried/ Frech, Siegfried/ Thimmel, Andreas (Hrsg.) (2016): Politische Dimensionen internationaler Begegnungen. Schwalbach/Ts.: Wochenschau. S. 61-73
- Thimmel**, Andreas/ Schäfer, Stefan (2018): Mobilitätspuzzle – Konzeptuelle Überlegungen zum Zusammenspiel zwischen Kinder- und Jugendreisen, Internationaler Jugendarbeit und Schüleraustausch. Köln (im Erscheinen)

Was können wir aus dem Projekt für Praxis und Politik lernen?

*Zur Mobilität auf dem Ausbildungsmarkt in Deutschland
Eingangsstatement zur Diskussion*

Angesichts der Globalisierung wird Jugendmobilität in Europa mit entsprechenden Programmen gefördert und eine europäische Strategie entwickelt. Diese steht im Mittelpunkt der Tagung „Jugendmobilität als europäische Strategie: Wer und was bewegt Jugendliche?“ Aber nicht nur auf europäischer Ebene, sondern auch auf nationaler Ebene wird die Frage der Mobilität in Verbindung mit Arbeit und Bildung diskutiert. Aufgrund der wachsenden Bedeutung grenzüberschreitender Mobilität in der beruflichen Bildung wurde mit der Reform des Berufsbildungsgesetzes (BBiG) 2005 die Möglichkeit geschaffen, zeitlich begrenzte Ausbildungsabschnitte im Ausland zu absolvieren (§ 2 Abs. 3). Und ein Ziel der Allianz für Aus- und Weiterbildung ist es „beispielsweise die Mobilität von Jugendlichen (regional und beruflich) zu erhöhen“ (Allianz für Aus- und Weiterbildung 2015-2018, S. 3), um den Passungsproblemen am Ausbildungsmarkt entgegenzuwirken.

Auf diesen (nationalen) Aspekt von Mobilität möchte ich in meinem einführenden Statement näher eingehen und zwar auf die Rolle von Mobilität im Kontext zunehmender Passungsprobleme auf dem Ausbildungsmarkt¹ und damit verbundener Effekte.

¹ Die duale Berufsausbildung nach BBiG/HwO setzt in Deutschland einen Vertrag zwischen Betrieb und Auszubildenden voraus und ist marktförmig geregelt. Sie ist der Bildungsweg für nichtstudienberechtigte junge Menschen in die Erwerbstätigkeit. Hinzu kommen u.a. Ausbildungen im Gesundheits-, Erziehungs- und Sozialwesen.

Zunehmende Passungsprobleme lenken den Blick auf Mobilität

In den letzten Jahren ist die Zahl der unbesetzten Ausbildungsplätze in Deutschland kontinuierlich angestiegen und hat mit rd. 49.000 im Jahr 2017 den höchsten Wert seit 1994 erreicht. Gleichzeitig ist die Zahl derjenigen, die noch einen Ausbildungsplatz suchen, nach wie vor hoch und liegt in den letzten fünf Jahren über 80.000. Dieser mit dem Begriff Passungsproblem bezeichnete Widerspruch stellt eine besondere Herausforderung für den Ausbildungsmarkt dar, insbesondere, da die Probleme in den einzelnen Berufen und Regionen ganz unterschiedlich ausfallen: Zum einen gibt es Berufe für die noch händleringend Auszubildende gesucht werden (z. B. Restaurantfachmann/-frau oder Fleischer/in), zum anderen Berufe bei denen die große Nachfrage nicht gedeckt werden kann (z. B. Mediengestalter/in Bild und Ton oder Sport- und Fitnesskaufmann/-frau). Ähnliche Ungleichgewichte sind auch in einzelnen Regionen erkennbar. So gibt es auf der einen Seite Regionen mit hohen, aber auch mit niedrigen Anteilen an unbesetzten Ausbildungsplätzen und auf der anderen Seite Regionen mit hohen, aber auch mit niedrigeren Anteilen an noch suchenden Personen.² Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob Mobilität zur Lösung dieses Problems beitragen kann, d.h. in wieweit junge Menschen, die in ihrer Region keinen Ausbildungsplatz finden, in Regionen wechseln können, in denen es noch freie Ausbildungsplätze gibt.

Eine aktuelle Studie von Matthes/Ulrich (2017) zeigt, dass die sichtbaren Passungsprobleme auf dem Ausbildungsmarkt bereits das Ergebnis von Mobilitätsprozessen sind und die regionalen Ungleichgewichte vor diesen Marktausgleichsprozessen noch wesentlich größer wären. Den Analysen liegt die Angebots-Nachfrage-Relation (ANR) zugrunde, ein zentraler Indikator für die jährliche Ausbildungsmarktbilanz. Der Indikator gibt wieder, wie viele Ausbildungsangebote je 100 Ausbildungsnachfragenden zur Verfügung stehen. 2015 lag die ANR in den 154 Regionen zwischen 76,5 und 114,6; vor Mobilität

² Zu den Marktanalysen 2017 siehe Matthes/Ulrich/Flemming/Granath 2017

allerdings zwischen 64,5 und 156,9.3. Deutlich wird, dass nicht alle Regionen gleichermaßen von der Mobilität profitieren können. Während Flächenländer wie Brandenburg oder Sachsen-Anhalt von der Mobilität profitieren konnten, verschlechterten sich die Ausbildungsmarktverhältnisse insbesondere in den Stadtstaaten. Beispielsweise standen in Hamburg mit einer ANR von 90,6 nicht genügend Angebote je 100 Nachfragenden zur Verfügung; allerdings lag die ANR vor Mobilität noch bei 113,6.

Die Mobilität junger Menschen kann demnach dazu beitragen, regionale Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage aus dem Ausbildungsmarkt zu mindern. Dennoch zeigen die Passungsprobleme, dass dies nur teilweise gelingt. Denn trotz Mobilität gibt es weiterhin Regionen (insbesondere in Ostdeutschland), in denen es noch hohe Anteile an unbesetzten Ausbildungsplätzen gibt.

Mobilität leistet nicht nur einen Beitrag zur Lösung von Passungsproblemen, sondern kann diese auch verstärken

Bei der Betrachtung von Mobilität sollten immer auch deren Effekte berücksichtigt werden. Mit Blick auf die berufliche Mobilität bedeutet dies, dass jemand der beruflich mobil ist und vielleicht einen Ausbildungsberuf wählt, der für ihn/sie nur die zweitbeste Lösung darstellt, diesen aber wahrnimmt, um in der Region zu bleiben. Dies kann zur Verminderung von Passungsproblemen in eher weniger attraktiven Berufen führen. Wenn jemand aber seinen Berufswunsch nicht aufgeben, sondern unbedingt realisieren möchte, dann ist er/sie eher regional mobil, d.h. versucht in eine Region zu wechseln, in der der Berufswunsch auch erfüllt werden kann. Dann bleiben eher Ausbildungsplätze in Berufen, die weniger attraktiv sind, unbesetzt. Wenn sich hier kein Ausgleich ergibt, kann Mobilität auch zur Verschärfung von Passungsproblemen beitragen. Denn auf der einen Seite bleiben Ausbildungsplätze in Berufen, die weniger

³ D.h. im ungünstigsten Fall standen vor Mobilität 100 Nachfragenden 64,5 Angebote gegenüber. Durch Mobilitätsprozesse hat sich dieser Wert verbessert.

attraktiv sind unbesetzt, weil junge Menschen die Region zur Erfüllung ihres Berufswunsches wechseln. Auf der anderen Seite bleiben Ausbildungsplätze auch in durchaus attraktiven Berufen unbesetzt, da diese in Regionen angeboten werden, die nur unzureichende Lebensbedingungen für junge Menschen bieten und sie deshalb in attraktivere Regionen auswandern und in diesen ggf. zur Verschlechterung der Marktlage beitragen.

Übertragen auf die Förderung von Jugendmobilität in Europa sollten deshalb immer auch die Effekte von Mobilität mitberücksichtigt werden, auch um zu verhindern, dass es zu einer Differenzierung zwischen attraktiveren und weniger attraktiven Aufnahme- oder Entsendungsländer kommt, denn dies birgt die Gefahr einer Verstärkung von wirtschaftlichen und sozialen Ungleichgewichten.

Literatur

- Allianz für Aus- und Weiterbildung** 2015-2018: Gemeinsam die Herausforderungen auf dem Ausbildungsmarkt angehen. Zehn Arbeitsschwerpunkte für eine starke berufliche Bildung Wirtschaftsministerkonferenz. Abrufbar unter www.aus-und-weiterbildungsallianz.de/AAW/Redaktion/DE/Downloads/zehn-arbeitsschwerpunkte.pdf?__blob=publicationFile&v=5 (27.12.2017)
- Berufsbildungsgesetz** (BBiG) vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931), letzte Änderung vom 17. Juli 2017
- Bundesinstitut für Berufsbildung**: Datenreport zum Berufsbildungsbericht 2017. Informationen und Analysen zur Entwicklung der beruflichen Bildung. Abrufbar unter www.bibb.de/datenreport/ (27.12.2017)
- Matthes**, Stephanie; **Ulrich**, Joachim Gerd; **Flemming**, Simone; **Granath**, Ralf-Olaf (2017): Angebot und Nachfrage mit leichtem plus, jedoch erneut mehr unbesetzte Plätze. Die Entwicklung des Ausbildungsmarktes im Jahr 2017. Abrufbar unter: www.bibb.de/dokumente/pdf/a21_beitrag_naa309-2017.pdf (27.12.2017)
- Matthes**, Stephanie; **Ulrich**, Joachim Gerd (2017): Veränderungen regionaler Ausbildungsmarktlagen durch mobile Jugendliche. In: WSI Mitteilungen 8, S. 577-586

Grenzüberschreitende Mobilität allen jungen Menschen ermöglichen

*Der Beitrag der EU Jugendstrategie und des Programms
„Erasmus+ Jugend in Aktion“*

Mobilität für alle – gerade erst hat die EU Kommission, dies als ein Ziel für einen europäischen Bildungsraum 2025 benannt. Aber nicht nur im Rahmen von Bildung auch mit Blick auf die Förderung der europäischen Bürgerschaft, die Entwicklung einer grenz- und kulturübergreifenden europäischen Zivilgesellschaft und die Öffnung der europäischen Arbeitsmärkte betont die europäische Politik die Notwendigkeit der räumlichen Mobilität junger Menschen. Mobilitätsangebote in unterschiedlichen Lern-, Bildungs- und Arbeitszusammenhängen sind dabei wesentliche Elemente des informellen Lernens, das Flexibilität und Offenheit vor allem insgesamt die persönliche Entwicklung junger Menschen fördern soll bzw. auch kann. Dabei geht es vielleicht auch, aber längst nicht nur um Beschäftigungsfähigkeit und um eine möglichst große Mobilität der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (die wiederum als eine Schlüsselvoraussetzung zum Funktionieren des Binnenmarkts in Europa gilt). Für Jugend für Europa kommt es aber vor allem auf die Jugendlichen und jungen Erwachsenen selber an: Jungen Menschen grenzüberschreitende Mobilität zu ermöglichen, heißt aus jugendspezifischer und jugendpolitischer Sicht vielmehr, ihnen Europa zu eröffnen und es erlebbar, erfahrbar, begreifbar zu machen – bis hin zu einem guten und bezahlbaren ÖPNV, Bahnverbindungen und Unterkünften, damit sich junge Menschen auch einfach alleine auf den Weg machen können. (Auf der zweiten Jugendkonferenz zur „Jugendstrategie für eine jugendgerechte Gesellschaft“ war das z.B. eine ganz wesentliche For-

derung der Jugendlichen, sie fanden auch das „Interrailticket für alle“ – eine super Idee und hoffen, dass es doch noch kommt ...)

Eine Vielzahl von Studien und Erfahrungsberichten verdeutlicht, dass die Erfahrung des Aufenthalts in einem anderen EU-Land – sei es durch eine Jugendbegegnung, einen Freiwilligendienst, ein Praktikum oder ein Studium – eine persönliche und gesellschaftliche Bereicherung darstellt. Zentrale Ergebnisse fasst hier u. a. der aktuelle Evaluationsbericht für „Jugend in Aktion“ im Erasmus+-Programm gut zusammen: Grenzüberschreitende Mobilität trägt zur Identitätsentwicklung junger Menschen bei, sie fördert das Verständnis für die Vielfalt von Kulturen und Sprachen in einer europäischen Zivilgesellschaft, gleichzeitig fördert sie Integration und Beschäftigungsfähigkeit. Mobilitätsprojekte tragen z. B. dazu bei, dass sich Teilnehmende intensiv mit ihrer weiteren Ausbildung und beruflichen Situation befassen und dafür den „Mehrwert“ ihrer eigenen Erfahrungen und die Vorteile grenzüberschreitender Mobilität nutzen wollen. Europäische Mobilität erhöht also berufliche Chancen und vermittelt gleichzeitig lebensnah die gemeinsamen Werte der EU. (Das Jugendprogramm ist dabei der einzige Erasmusprogrammteil, der die jungen Menschen selber, ihren informellen Kompetenzerwerb, ihre – politischen und sozialen – Bildungs- und Teilhabeprozesse in den Mittelpunkt stellt ...).

Grenzüberschreitende Mobilität allen jungen Menschen zu ermöglichen, insbesondere auch den sozial- und bildungsbenachteiligten jungen Menschen, ist also eine Frage der Chancengleichheit und der sozialen Gerechtigkeit. Die Ausweitung von Mobilitätsmöglichkeiten, auch ihre größere Zugänglichkeit, sind demnach ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu mehr Bildungs- und Befähigungsgerechtigkeit für alle jungen Menschen. Denn Mobilitätsbereitschaft und Mobilitätsmöglichkeiten bestimmen mehr und mehr die Zukunftschancen junger Menschen in Deutschland und in ganz Europa.

Aus der Jugendforschung (vgl. auch Ergebnisse des KJB), aber auch aus der Praxis der Jugendhilfe in den Schulen und dem Berufsbildungssystem, wissen wir um die weiter wachsende Kluft zwischen denjenigen, die gut ausgebildet die Chancen Europas nutzen und schätzen, und den jungen Menschen aus bildungsfernen Schichten, die sich zunehmend abgehängt fühlen und wenig Bezug zu Europa haben. Sie haben keine Gelegenheit, sich im internationalen

Kontext zu bewegen und die Vorteile der europäischen Integration für ihre persönliche Entwicklung sowie für Ausbildung und Beruf zu nutzen. Die Anforderung einer grenzübergreifenden Mobilität kann also durchaus Benachteiligung vergrößern. Dies ist ein Grund, warum der Zugang zu (freiwilliger) Mobilität ein Schlüsselthema der europäischen Jugendpolitik ist – im Rahmen der Umsetzung der EU Jugendstrategie liegt darauf ein besonderer Focus und auch das gesamte Programm Jugend in Aktion zielt darauf ab, nicht nur jungen Menschen selber Mobilität und informelles Lernen zu ermöglichen, sondern auch Impulse zu „Mehr Europa“ in der Kinder- und Jugendhilfe zu geben.

Nur wenn auch die Fachkräfte, wenn die Angebote der Jugendarbeit und der Jugendsozialarbeit europäischer, mobiler werden, kann es gelingen, die Beteiligung von mobilitätsbenachteiligten Zielgruppen an europäischen Programmen sowie an Austausch- und Begegnungsprojekten zu steigern. Damit grenzüberschreitende Mobilität auch denjenigen Jugendlichen zugute kommt, die ganz besonders auf sie angewiesen wären, um ihre Chancen in der Arbeitswelt zu verbessern, muss sie gezielt als Lernfeld eröffnet, gestaltet und verstanden werden. In diesem Fall kann sie für benachteiligte Jugendliche im Übergangsfeld Schule-Arbeitswelt einen informellen Lernort darstellen, in dem europäische Erfahrungen wichtige Bildungsimpulse und Kompetenzen mit sich bringen.

Für die Umsetzung der EU-Jugendstrategie (2010-2018) in Deutschland wurde eine Bund-Länder AG eingerichtet, die von einer Servicestelle unterstützt wird. Anliegen ist zum einen auch hier ein grundsätzliches Mehr an Europa/ein Mehr an grenzüberschreitendem Lernen der Jugendlichen und auch der Fachkräfte in der Jugendhilfe – in den Kommunen, in den Ländern und auf Bundesebene – zu erreichen. Neben dem Thema Partizipation (Stichwort „Strukturierter Dialog mit der Jugend“) sowie der Frage der besseren Anerkennung informeller und non-formaler Bildung hat die BLAG vor allem das Thema „gelingende Übergänge von der Schule in den Beruf“ in den Focus gestellt.

Hierzu wurde von meinen Kolleginnen und Kollegen in der Servicestelle zur Umsetzung der EU Jugendstrategie bei Jugend für Europa die Expertise „Grenzüberschreitungen – Europäische Mobilitätsangebote für sozial benachteiligte junge Menschen“ erstellt: diese fasst Erkenntnisse zu Chancen und

Hürden bei grenzüberschreitenden Maßnahmen für Jugendliche mit besonderem Förderbedarf zusammen.

Für diese Übersicht wurden Ergebnisse und Erfahrungen aus Projekten und Programmen sowohl der Jugendhilfe als auch dem Beschäftigungssektor systematisch aufbereitet. Alle Auswertungen kommen zu dem Schluss, dass sozial benachteiligten jungen Menschen durch die Teilnahme an grenzüberschreitenden Maßnahmen Erfahrungsräume und informelle Lernsituationen geöffnet werden, die ihnen aus ihren Lebenskontext heraus sonst nicht zugänglich wären.

Grenzüberschreitende Lernerfahrungen fördern die persönliche und soziale Entwicklung der jungen Menschen und vermitteln ihnen für das Erwachsenwerden wichtige Haltungen und Kompetenzen. Sie sind geeignet, soziale Benachteiligungen auszugleichen und berufliche Chancen zu verbessern.

Die Expertise verdeutlicht zudem, dass es – insb. in fachlicher Hinsicht – in erster Linie kein Erkenntnis- sondern ein Umsetzungsdefizit gibt! Die zentralen Schwierigkeiten für die Realisierung grenzüberschreitender Angebote für sozial benachteiligte junge Menschen liegen offensichtlich vor allem in organisationsbezogenen und strukturellen Fragen:

- So sind Organisationen der Jugendhilfe nur wenig bis gar nicht auf eine europäische und internationale Öffnung ihrer Angebote ausgerichtet.
- Die Fachkräfte der Jugendhilfe sind in der Regel für diese Ausweitung ihrer Aufgabenfelder nicht ausreichend qualifiziert.
- Auch fehlen oft stabile Arbeitsbeziehungen von Trägern zu europäischen und internationalen Partnerorganisationen.
- Dazu kommt, dass der Wert grenzübergreifender Angebote für die Persönlichkeitsentwicklung weder bei den Organisationen und Fachkräften der Jugendhilfe noch bei den Partnern und im jugend- und kommunalpolitischen Umfeld anerkannt wird.
- Förderprogramme sind entweder nicht auf grenzüberschreitende Aktivitäten ausgerichtet oder sie berücksichtigen nicht die besonderen Anforderungen der Projektgestaltung für sozial benachteiligte junge Menschen.
- Auch die oft unzureichenden Rahmenbedingungen, aber auch die verschiedenen Handlungslogiken und Ziele in den Arbeitsfeldern und Re-

gelsystemen, in denen sich die Jugendsozialarbeit rechtskreisübergreifend im Übergang bewegt, werden als hinderlich für Auslandsmaßnahmen wahrgenommen. Außerdem schränken rechtliche Vorgaben oft den Kreis der Teilnehmenden ein (zum Beispiel wenn Programme nur auf SGB-II-Empfänger_innen zielen)

Diese Ergebnisse haben Bund und Länder bei der Umsetzung der EU-Jugendstrategie für ihre Weiterarbeit aufgegriffen: Um für die soziale und berufliche Integration sozial benachteiligter junger Menschen das Potenzial europäischer Mobilitätsangebote besser zu nutzen, will die Bund-Länder-AG durch fachliche Handreichungen und Orientierungshilfe den Ausbau von Angeboten zur transnationalen Mobilität als Lernfeld für sozial benachteiligte junge Menschen sowie für Fachkräfte fördern. Insbesondere in den Angeboten der Jugendsozialarbeit/Jugendhilfe sollen diese als Impuls für die Qualifizierung dieser Angebote am Übergang Schule – Ausbildung – Beruf genutzt werden.

Die passgenaue und aktivierende „Information und Beratung“ für Träger der Jugendsozialarbeit zu grenzüberschreitender Mobilität im Übergang ist einer dieser Impulse. Anfang Dezember erscheint eine erste „Orientierungshilfe“, die Anforderungen und Qualitätsmerkmale für Beratungs- und Informationsangebote für die Jugendsozialarbeit benennen wird.

Denn: Damit es Trägern und Fachkräften der Jugendhilfe – auch unter oft widrigen Bedingungen – gelingt, solche anspruchsvollen Angebote im „Übergang“ zu realisieren, brauchen sie in der Regel eine Unterstützung. Dabei geht es nicht nur um aktuelle Informationen zu Programmen und Fördermöglichkeiten, sondern häufig auch um Hilfe bei der Projektentwicklung, bei der Antragsstellung, bei der Suche nach Partnern und Aufnahmeorganisationen im europäischen Ausland etc. Mit Qualitätsmerkmalen sollen Anregungen für die Entwicklung solcher Informations- und Unterstützungsstellen gerade auf kommunaler Ebene geboten werden. Auch wird skizziert, inwieweit die Bundesländer dazu beitragen können, Angebote der internationalen Jugendarbeit und Jugendsozialarbeit zu verankern und zu unterstützen. (Wie zum Beispiel: Die Fachstelle zur Förderung der internationalen Jugendarbeit in NRW)

Die Sensibilisierung für eine rechtskreisübergreifende Zusammenarbeit vor Ort zum Ausbau von Mobilitätsangeboten für sozial benachteiligte Jugendliche im Übergangsfeld Schule-Beruf ist ein weiteres Thema, zu dem eine Handreichung erarbeitet wird.

Hierzu werden gemeinsam mit der „AG International zum Beruf“ regionale Veranstaltungen in Form von Werkstattgesprächen durchgeführt, in der möglichst alle Akteure und Ebenen, etwa aus den Rechtskreisen SGB VIII, III und II, aber auch Betriebe und Kammern zusammenkommen. Im Dezember wird das vorerst letzte Gespräch in Stuttgart stattfinden und die die Auswertung erfolgt dann zeitnah.

Fachkräftesensibilisierung und zielgruppenorientierte Förderpolitik sind weitere Fragestellungen, zu der die Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Jahr 2018 Orientierungshilfen für die Fachöffentlichkeit veröffentlichen will.

Was können wir aus dem Projekt für die Praxis lernen?

Ein Beitrag für die Diskussion mit Perspektive auf Erasmus+

Erasmus+ (2014 – 2020) hat ohne Zweifel zu einer stärkeren bildungsbereichs-übergreifenden Zusammenarbeit geführt. Dies zeigt sich unter anderem dadurch, dass ein Vertreter der Nationalen Agentur für die EU-Hochschulzusammenarbeit im DAAD (NA DAAD) eingeladen wurde, um die Thematik der Wirkungsforschung der in Erasmus+ organisierten Mobilität aus Hochschulsicht zu beleuchten. In der NA DAAD ist die Wirkungsanalyse von Erasmus+ seit langem eine programmbegleitend durchgeführte Aktivität.

Ein Beispiel: 2015 und 2016 führte die NA DAAD in Kooperation mit dem Institut der Deutschen Wirtschaft in Köln (IW) eine Wirkungsstudie durch, die zu dem Ergebnis kam, dass Auslandserfahrungen die langfristige Beschäftigungsfähigkeit fördern, aber diese Erfahrungen von den Unternehmen im Rekrutierungsprozess bislang zu wenig berücksichtigt werden. Unternehmen haben eine grundsätzlich positive Sicht auf studienbezogene Auslandserfahrungen und tolerieren auch eine eventuelle Studienzeitverlängerung. Aus Sicht der Unternehmen stärken die Auslandsaufenthalte zentrale Kompetenzen der Studierenden. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch eine finnische Studie, die gezeigt hat, dass es nicht nur die traditionell mit Auslandserfahrungen in Verbindung gebrachten Kompetenzen sind, wie etwa das Sprechen einer fremden Sprache, der Umgang mit einer zuvor fremden Kultur und generell, die Offenheit und Toleranz gegenüber Neuem, die im Ausland gestärkt werden. Vielmehr entwickeln und stärken junge Menschen, was vielen Unter-

nehmensvertretern so nicht bewusst ist, in dieser prägenden Zeit zusätzliche Kompetenzen wie beispielsweise Kreativität, Stressresistenz und die Fähigkeit, Probleme zu analysieren und zu lösen. Eine Schlussfolgerung aus diesen beiden Studien ist, dass Absolventen in ihrer Bewerbung konkret aufzeigen müssen, welche positiven Wirkungen ihr Auslandsaufenthalt für ihre Kompetenzen mit sich gebracht hat. Eine andere, dass Unternehmen mit Blick auf die wachsende Bedeutung auslandsbezogener Tätigkeiten der Auslandserfahrung von angehenden Beschäftigten bei der Rekrutierung mehr Aufmerksamkeit widmen sollten.

Erasmus+ trägt also, dies ist durch zahlreiche weitere Studien belegt, erheblich zur Förderung der internationalen Kompetenzen und zur Verbesserung der beruflichen Chancen der Studierenden bei. Das Programm fördert darüber hinaus die europäische Identität und die aktive EU-Bürgerschaft sowie die kulturelle Offenheit bei den Beteiligten.

Im März 2015 haben die EU-Bildungsminister mit der Paris-Deklaration „Erklärung zur Förderung von Politischer Bildung und der gemeinsamen Werte von Freiheit, Toleranz und Nichtdiskriminierung“ die zentrale Rolle der Bildung für eine aktive Bürgergesellschaft in Europa, die auf den in Art. 2 EUV verankerten gemeinsamen europäischen Werten (Achtung der Menschenwürde, Freiheit [v.a. freie Meinungsäußerung], Demokratie, Gleichheit vor dem Gesetz [vor allem zwischen Männern und Frauen], Rechtsstaatlichkeit und Achtung der Menschenrechte) beruht, hervorgehoben. Zugewinne rechtspopulistischer Parteien und Strömungen in der EU, Problematiken terroristischer Radikalisierung und die Bewältigung der hohen Migrationsrate stellen gesellschaftliche Herausforderungen dar, die eine Reaktion erfordern. Die Rolle des Bildungsbereichs in diesem Zusammenhang ist mit Blick auf Prävention und Inklusion zentral.

In diesem Zusammenhang führt die NA DAAD 2017 und 2018 eine Studie mit dem Arbeitstitel „Weltoffen durch Erasmus+? Wirkungen von Erasmus-Aufenthalten auf gesellschaftliche Einstellungen und die Nutzung von Erasmus+ Projekten zur Stärkung der Hochschulen in diesem Bereich“ durch, die voraussichtlich im Herbst 2018 veröffentlicht wird. Untersucht wird in Kooperation mit dem Centrum für Angewandte Politikforschung (CAP) an

der Ludwig-Maximilians-Universität München sowie der FernUniversität in Hagen gerade die Wirkung des Erasmus+ Förderprogrammes auf junge Menschen und deren (positive) Einstellung zu zivilgesellschaftlichem Engagement in einem freiheitlichen Europa.

Die Ergebnisse dieser neuen NA DAAD Studie werden auch mit Blick auf die bereits im Gange befindlichen Diskussionen zur Zukunft von Erasmus+ nach 2020 mit Spannung erwartet. Denn ein wichtiger Aspekt in der Wirkungsforschung zu Erasmus+ ist immer die Frage nach der Relevanz der Ergebnisse für die praktische Programmgestaltung und Programmumsetzung. Viele Punkte, die auf der Tagung für den Jugendbereich und das zukünftige EU-Bildungsprogramm in diesem Bereich diskutiert wurden, sind auch im Hochschulbereich relevant. Angesichts der positiven Wirkung von Erasmus+ allgemein sind sich die Akteure in der Bildung bereichsübergreifend zunächst darin einig, dass das Nachfolgeprogramm eine adäquate finanzielle Ausstattung erhalten sollte.

Darüber hinaus hat die NA DAAD anlässlich der Halbzeitbewertung von Erasmus+ durch die Europäische Kommission in einem eigenen Positionspapier (unter Rücksichtnahme auf das gemeinsame Positionspapier aller Nationaler Erasmus+ Agenturen in der EU) fünf konkrete inhaltliche Forderungen für die EU-Hochschulzusammenarbeit der Zukunft benannt. Ein Wunsch ist es, Erasmus+ durch virtuelle Formate zu stärken. Auch sollen Hochschulen in ihrer Rolle als gesellschaftliche Akteure im lokalen und regionalen Umfeld gefördert werden. Erasmus+ insgesamt soll mehr auf die einzelnen Zielgruppen des Programms zugeschnitten und der Zugang soll vereinfacht werden, ebenso gilt es, die enthaltenen Fördermaßnahmen weiter auszubauen und zu flexibilisieren. Auch das Potential der Alumni soll zukünftig stärker als bisher genutzt werden. Die NA DAAD wird diese Inhalte weiter ausgestalten und sie in den kommenden Monaten kontinuierlich in die politische Diskussion einbringen.

ANHANG

Tagungsprogramm

DONNERSTAG, 9. NOVEMBER 2017

10:30 : Anreise und Stehkaffee

11:00 **Begrüßung und thematischer Auftakt**

Dr. Joachim Lange, Evangelische Akademie Loccum

Prof. Dr. Birgit Reißig, DJI Deutsches Jugendinstitut, Halle

11:15 **Jugend unterwegs – Organisierte Mobilität in Europa**

Prof. Dr. Wolfgang Schröer, Institut für Sozial- und Organisationspädagogik, Universität Hildesheim

Diskussion

12:15 **Vorstellung des MOVE-Projektes:**

Mapping mobility – pathways, institutions and structural effects of youth mobility in Europe

Alice Altissimo, Institut für Sozial- und Organisationspädagogik, Universität Hildesheim

Prof. Dr. Birgit Reißig, Tabea Schlimbach, DJI Deutsches Jugendinstitut, Halle

12:30 : Mittagessen

- 13:45 **Forschungsergebnisse zur Jugendmobilität in Europa:
Mobile Statement-Sessions***
- (1) Ländertypologie zur innereuropäischen Jugendmobilität**
(Aus-)Nutzung von Humankapital?
Frank Tillmann, DJI, Halle
- (2) Jugendmobilität in Deutschland**
Ergebnisse einer Online-Befragung mit mobilen und nicht-
mobilen Jugendlichen
Prof. Dr. Birgit Reißig, DJI, Halle
- (3) Revolving Doors:**
Sturm und Drang – aber bitte in geordneten Bahnen?
Alice Altissimo, Agnetha Bartels, Universität Hildesheim
- (4) Was fördert, was hindert Jugendmobilität?**
Ergebnisse qualitativer Interviews mit Jugendlichen
Tabea Schlimbach, DJI, Halle
- 15:00 Kaffee und Kuchen
- 15:30 Zusammenführung und Diskussion der Ergebnisse aus den
einzelnen Statement-Sessions

* An den parallel laufenden Statement-Sessions und Arbeitsgruppen wirken folgende Mitglieder des National Expert Committee von MOVE mit: Birgit Beierling, Der Paritätische Gesamtverband, Berlin; Mirjam Hasselhorn, Internationale Jugendgemeinschaftsdienste ijgd, Hildesheim; Prof. Dr. Elisabeth Krekel, Bundesinstitut für Berufsbildung BIBB, Bonn; Ulrich Rübiger, Internationale Jugendgemeinschaftsdienste ijgd, Hildesheim; Günther Schultze, Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn

- 16:00 **Stolpersteine für Jugendmobilität**
Vorstellung im Plenum, vertiefte Diskussionen in Arbeitsgruppen*:
- (1) **„Mobil sein heißt, Assessment bestehen“**
Agnetha Bartels, Dr. Andreas Herz, Hildesheim
- (2) **„Mobilität All Inclusive“ – Chancen und Risiken organisierter Gruppenmobilitäten im Ausbildungsbereich**
Prof. Dr. Birgit Reißig, Tabea Schlimbach, Halle
- (3) **„Gefangen in den Widersprüchen von Arbeit und Bildung in Europa“**
Prof. Dr. Wolfgang Schröer, Hildesheim
- Stehkaffee
- 18:00 Vorstellung der Gruppenergebnisse und Wrap-up des Tages
- 18:30 Abendessen
- 19:30 **Mobil sein – Pflicht oder Kür?**
„Kamingespräch“
Dr. Christian Vogel, BiBB, Bonn
Prof. Dr. Andreas Thimmel, Technische Hochschule Köln
Prof. Dr. Wolfgang Schröer, Hildesheim
- Anschl. Gelegenheit zum informellen Austausch

FREITAG, 10. NOVEMBER 2017

- 08:15 : Morgenandacht anschl. Frühstück
- 09:30 : **MOVE: The Bigger Picture**
Ergebnisse der internationalen Konsortial-partner
Markus Däubler, Universität Luxemburg
- 10:00 : **Was können wir aus dem Projekt für Praxis und Politik lernen?**
Fishbowl-Diskussion
Prof. Dr. Elisabeth M. Krekel, Bonn
Dr. Marco Brückner, Nationale Agentur für EU-Hochschulzusammenarbeit, DAAD Deutscher Akademischer Austauschdienst, Bonn
Andrea Pingel, Servicestelle EU-Jugendstrategie, Jugend für Europa, Bonn
Susanne Lonscher-Rücke, Bundesratsbeauftragte für den Programmausschuss Erasmus+ und Beauftragte für EU-Programme im Schulbereich, Behörde für Schule und Berufsbildung, Freie und Hansestadt Hamburg
Prof. Dr. Birgit Reißig, Halle
- 11:15 : Stehkafee
- 11:30 : **Was muss geklärt werden, was bleibt zu tun?**
Fortsetzung der Fishbowl mit Themensammlung für die internationale MOVE-Abschlusstagung in Luxemburg;
o.g. Diskutanten und *Tabea Schlimbach*, Halle
- Wrap-up und Verabschiedung**
MOVE-Team
- 12:30 : Ende der Tagung mit dem Mittagessen

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Alberti, Jutta, Arbeit und Bildung e.V., Marburg

Altissimo, Alice, Universität Hildesheim, Institut für Sozial- und Organisationspädagogik, Hildesheim

Bartels, Agnetha, Universität Hildesheim, Institut für Sozial- und Organisationspädagogik, Hildesheim

Beierling, Birgit, Der Paritätische, Gesamtverband, Berlin

Brückner, Dr. Marco, Deutscher Akademischer Austauschdienst e.V. (DAAD), Nationale Agentur für EU Hochschulzusammenarbeit, Experte für EU-Hochschulzusammenarbeit, Bonn

Brust, Theresa, Universität Hildesheim, Institut für Sozial- und Organisationspädagogik, Hildesheim

Däubler, Markus, Université du Luxembourg, Faculté des Lettres, des Sciences Humaines, des Arts et des Sciences de l'Education, Maison des Sciences Humaines, Esch-sur-Alzette

Funk, Angelika, Mittelhessischer Bildungsverband e.V., Marburg

Hasselhorn, Mirjam, Internationale Jugendgemeinschaftsdienste (ijgd), Hildesheim

Hauser, Angelika, mki – Mainzer Kompetenz Initiativen e.V., Mainz

Herz, Dr. Andreas, Universität Hildesheim, Institut für Sozial- und Organisationspädagogik, Hildesheim

Kisselmann, Ariane, Werk-statt-Schule e. V., Hannover

Köbrich, Julia, Ev. Akademie Loccum, Praktikantin, Tagungsassistentin, Rehburg-Loccum

Kraft, Volker, GJB e.V. Gesellschaft für Jugendsozialarbeit und Bildungsförderung, Stuttgart

Krekkel, Prof. Dr. Elisabeth M., Bundesinstitut für Berufsbildung – BIBB, Bonn

Lange, Dr. Joachim, Ev. Akademie Loccum, Studienleiter, Rehburg-Loccum

Lonscher-Räcke, Susanne, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Schule und Berufsbildung, Amt für Bildung, Abteilung B 3,

Bundesratsbeauftragte für den Programmausschuss Erasmus+ und
Beauftragte für EU-Programme im Schulbereich, Hamburg

Lorenz-Weber, Kristina, Bildungswerk der Sächsischen Wirtschaft gGmbH,
Management Akademie Sachsen, Projektleiterin, Dresden

Möntmann, Mona, Solingen

Pingel, Andrea, JUGEND für Europa, Nationale Agentur Erasmus+
JUGEND IN AKTION, Koordinatorin, Bonn

Räbiger, Ulrich, Internationale Jugendgemeinschaftsdienste (ijgd), Hildesheim

Rassbach, Constanze, KulturLife gGmbH, Programmbetreuerin, Kiel

Reich, Katrin, Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und
Gleichstellung, Grundsatz- und Rechtsangelegenheiten der Kinder-
und Jugendhilfe, Hannover

Reißig, Prof. Dr. Birgit, Deutsches Jugendinstitut e.V., Außenstelle Halle, Halle

Schlimbach, Tabea, Deutsches Jugendinstitut e.V., Außenstelle Halle, Halle

Schmidt, Kerstin, Universität Bielefeld, Bielefeld

Schmidt, Clemens, Deutsches Jugendinstitut e.V., Außenstelle Halle, Halle

Schröer, Prof. Dr. Wolfgang, Universität Hildesheim, Fachbereich I, Institut
für Sozial- und Organisationspädagogik, Hildesheim

Schultze, Günther, Friedrich-Ebert-Stiftung, Abteilung Wirtschafts- und
Sozialpolitik, Bonn

Serriere, Jerome, Deutsches Jugendinstitut e.V., Außenstelle Halle, Halle

Stark, Imke, LeeWerk-WISA gemeinnützige Gesellschaft für Qualifizierung,
Beschäftigung und Integration mbH, Leer

Thimmel, Prof. Dr. Andreas, Fachhochschule Köln, Fakultät für Angewandte
Sozialwissenschaften, Institut für Kindheit, Jugend, Familie und
Erwachsene KJFE, Köln

Tillmann, Frank, Deutsches Jugendinstitut e.V., Außenstelle Halle, Halle
(Saale)

Vogel, Dr. Christian, Bundesinstitut für Berufsbildung – BIBB, Bonn

Warth, Annegret, transfer e.V., Projektleitung „Forschung und Praxis im
Dialog“, Köln

Weihmann, Katrin, mki – Mainzer Kompetenz Initiativen e.V., Mainz

Loccumer Protokolle zum Thema

Ausgewählte Tagungsdokumentationen der Evangelischen Akademie Loccum aus der Reihe „Loccumer Protokolle“. Eine vollständige Auflistung der lieferbaren Veröffentlichungen finden Sie im Internet unter www.loccum.de oder wird auf Anfrage verschickt. Bestellungen bitte unter Angabe der Protokollnummer entweder im Internet oder über den Buchhandel oder direkt an:

Evangelische Akademie Loccum

Protokollstelle

Postfach 2158

31545 Rehburg-Loccum

Telefon: 05766/81-119; Telefax: 05766/81-900

E-Mail: Christine.Poltier@evlka.de

32/17 Alterssicherung für Soloselbstständige in Zeiten der Digitalisierung,

Hrsg. v. Joachim Lange und Ursula Rust, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-3217-8, 280 Seite, 14,00 €.

**13/17 Auf dem Weg zur Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik?
Loccumer Landwirtschaftstagung 2017**

Hrsg. v. Joachim Lange, Rehburg-Loccum 2018,
ISBN 978-3-8172-1317-7, 198 Seiten, 12,00 €.

02/17 Das Brexit-Referendum.

Lehren für die Europa-Politik

Hrsg. v. Joachim Lange, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-0217-1, 178 Seiten, 12,00 €.

- 79/16 Unvermeidliche Königsdisziplinen?**
Zur forschungspolitischen Relevanz des Selbstverständnisses von Geistes- und Sozialwissenschaften im norddeutschen Raum
Hrsg. v. Stephan Schaeде, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-7916-6, 188 Seiten, 12,00 €.
- 78/16 Grenzen und Potenziale protestantischer Sozialethik für die Entwicklung des Sozialstaates**
Hrsg. v. Joachim Lange, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-7816-9, 158 Seiten, 12,00 €.
- 70/16 SGB II und Flüchtlinge.**
Ansätze für eine nachhaltige Integration
Hrsg. v. Joachim Lange, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-7016-3, 138 Seiten, 9,00 €.
- 68/16 Wie verändert sich Kirche durch die Flüchtlingsarbeit?**
Hrsg. v. Julia Koll, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-6816-0, 142 Seiten, 9,00 €.
- 33/16 Erfolgsfaktoren der Regionalentwicklung jenseits der großen Städte**
Hrsg. v. Joachim Lange, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-3316-8, 168 Seiten, 12,00 €.
- 14/16 Föderale Finanzbeziehungen unter Druck.**
**Von der Flüchtlingspolitik bis zur Reform des Länderfinanz-
ausgleichs**
Hrsg. v. Martin Junkernheinrich und Joachim Lange,
Rehburg-Loccum 2016, ISBN 978-3-8172-1416-7, 274 Seiten, 14,00 €.

68/15 Mathematik in den MINT-Studiengängen im norddeutschen Raum. Herausforderungen und Lösungsansätze am Übergang von der Schule zur Hochschule

Hrsg. v. Stephan Schaede, Rehburg-Loccum 2016,
ISBN 978-3-8172-6815-3, 344 Seiten, 14,00 €.

**58/15 Ausbildung oder Studium?
Bildungsangebot und Berufsfindung zwischen individuellen Wünschen und gesellschaftlichen Bedarfen**

Hrsg. v. Joachim Lange, Rehburg-Loccum 2017,
ISBN 978-3-8172-5815-4, 116 Seiten, 9,00 €.

**01/15 Zehn Jahre SGB II.
Wie lässt sich die Integration von Langzeitleistungsbeziehern eigentlich fördern?**

Hrsg. v. Joachim Lange, Rehburg-Loccum 2015,
ISBN 978-3-8172-0115-0, 226 Seiten, 12,00 €.

**61/14 Individuelle Förderung als Weg zur inklusiven Schule:
Bedarf, Lernen anders verstehen**

Hrsg. v. Andrea Grimm, Claudia Solzbacher, Birgit Behrens
und Miriam Lotze,
Rehburg-Loccum 2015, ISBN 978-3-8172-6114-7, 174 Seiten, 12,00 €.

**26/14 Was wirklich wirkt!?
Effektive Lernprozesse und Strukturen in Lehrerfortbildung
und Schulentwicklung**

Hrsg. v. Andrea Grimm und Dieter Schoof-Wetzig,
Rehburg-Loccum 2015, ISBN 978-3-8172-2614-, 206 Seiten, 12,00 €.



Dieses Projekt erhält Förderung vom Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 unter dem Förderkennzeichen Nr. 649263.

ISBN: 978-3-8172-6617-3